Шавров

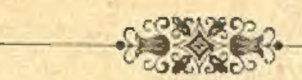
Русский путь в Закавказье.

Т 22/418

22.
418.

РУССКІЙ ПУТЬ ВЪ ЗАКАВКАЗЬЕ.

Н. ШАВРОВА.




С.-ПЕТЕРБУРГЪ
ТИПОГРАФІЯ А. С. СУВОРИНА, ЭРТЕЛЕВЪ ПЕР., № 11—2
1883




Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 22 апрѣля 1883 года.

РУСКІЙ ПУТЬ ВЪ ЗАКАВКАЗЬѢ.

Настоящее царствованіе, въ нашей внутренней политикѣ, вызвало къ жизни новую руководящую идею, которая, при дальнѣйшемъ развитіи, болѣе чѣмъ что либо, можетъ упрочить могущество и благосостояніе Россіи. — Идея эта, выражаясь по американски, можетъ быть формулирована: *Россія для русскихъ!* — Это діаметрально противуположно ученію г. Тенгоборскаго, которое, къ сожалѣнію, такъ долго господствовало надъ умами нашихъ администраторовъ, и, какъ извѣстно, состояло въ томъ, что Россія будтобы есть государство исключительно земледѣльческое, обязанное, въ собственныхъ интересахъ, снабжать Европу хлѣбомъ и сырьемъ. Это ставило всю производительность Россіи въ полную зависимость отъ иностранцевъ, а весь русскій народъ обращало въ илотовъ западной Европы. Изслѣдованіе вопросовъ питейнаго и переселенческаго, учрежденіе крестьянскаго банка и отмѣна подушной подати мѣры слишкомъ крупныя, указывающія, что отнынѣ поднятіе нравственнаго уровня и увеличеніе благосостоянія массы народа русскаго составляютъ основную цѣль дѣятельности нашего правительства. Сообразно этой основной задачѣ, должны быть, если не устранены, то покрайней мѣрѣ по возможности исправлены всѣ предшествовавшія ошибки, вызвавшія наше современное политико-экономическое разстройство.

Одною изъ наиболѣе крупныхъ ошибокъ предшествовавшей эпохи, ошибкою, нынѣ всѣми уже сознанною, остается начертаніе

М.П.М.

сѣти желѣзныхъ дорогъ, имѣвшей главною задачею облегчить вывозъ русскаго хлѣба и сырья за границу, какъ при посредствѣ морей, такъ и сухопутно.—Съ этою цѣлiю у насъ даже созданъ спецiальный тарифъ прямого сообщенiя, причемъ, по соглашенiю съ иностранными желѣзными дорогами, цѣна за провозъ, напримѣръ, изъ Москвы въ Кенигсбергъ установлена значительно ниже, чѣмъ изъ Кенигсберга въ Москву. Такимъ образомъ, наши желѣзныя дороги, построенныя на деньги русскаго народа, съ цѣлью удешевленiя перевозки грузовъ имъ потребляемыхъ, въ дѣйствительности увеличиваютъ эти расходы для русскихъ въ пользу иностранцевъ. Стало быть выгоды изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ извлекаютъ прежде всего иностранцы, къ крайнему ущербу народа русскаго, который платитъ дороже чѣмъ слѣдуетъ за перевозку грузовъ, для собственнаго потребленiя, и выплачиваетъ гарантiю, т. е. недоборъ доходовъ, вслѣдствiе удешевленiя перевозки грузовъ въ пользу иностранцевъ. Въ виду такой несправедливости, разорительной для всей русской производительности и торговли, самую насущную государственную потребность составляетъ исправленiе начертанiя желѣзно-дорожной сѣти, добавленiемъ къ ней новыхъ линiй, собственно въ интересахъ нашей народной жизни, нашей внутренней производительности и торговли.

Безспорно, фактъ, положенный въ основу ученiя г. Тенгоборскаго, вѣренъ, но выводъ изъ него сдѣланъ неправильный, вслѣдствiе своей односторонности. Занимая 1/6 часть земной поверхности, Россiя не можетъ оставить безъ обработки столь колоссальной территорiи, и, по примѣру малоземельной Бельгiи или Англiи, сосредоточить всѣ свои заботы на развитiи промышленности и торговли. Поэтому, основою производительности Россiи, въ настоящемъ ея положенiи и даже въ далекомъ будущемъ, и основою ея реальнаго могущества,—слѣдуетъ считать землю и земледѣлiе. Но, съ другой стороны, вслѣдствiе условiй почвы и климата, земледѣлiе въ большей части Россiи весьма мало выгодно, безъ затраты крупныхъ капиталовъ на удобренiе, осушенiе и ирригацiонныя работы, а потому не можетъ вполнѣ обезпечить благосостоянiе земледѣльца, тѣмъ болѣе, что полевыя работы, въ сѣверной и средней полосѣ Россiи, прекращаются не менѣе какъ на 6 мѣсяцевъ, а во все это время земледѣлецъ, оставаясь безъ работы, обязанъ содержать свою

семью и прокормить рабочій скотъ, на полугодовой заработокъ въ полѣ. При маломъ надѣлѣ, плохой почвѣ и маломъ урожаѣ, это представляетъ задачу весьма трудную, такъ какъ въ большинствѣ крестьянинъ работаетъ самъ-другъ съ женою, а содержитъ многочисленную семью, въ которой, кромѣ дѣтей, почти всегда бываютъ и старики. Если при этомъ крестьянинъ продастъ часть урожая для уплаты податей или для удовлетворенія другихъ домашнихъ нуждъ,—то болѣе или менѣе значительная голодовка семьи и гибель рабочаго скота представляются явленіями неизбѣжными и неотразимыми, безъ помощи извнѣ, безъ заработковъ помимо земледѣлія. Отсюда явствуетъ, что у насъ въ Россіи, несмотря на заботы о земледѣліи, развитіе заводско-фабричной промышленности и торговли составляетъ для правительства еще болѣе важную и неотложную задачу чѣмъ въ Англіи, хотя земледѣліе все-таки остается и на всегда останется основою русской производительности. Замѣчательно, что именно вслѣдствіе неблагопріятныхъ условій климата, отнимающихъ у земледѣлія 6 мѣсяцевъ работы, Россія, при надлежащихъ мѣропріятіяхъ, можетъ развивать свою заводскую и мануфактурную промышленность, по мѣрѣ надобности, нисколько не опасаясь тѣхъ тяжкихъ бѣдствій пролетаріата, которыя составляютъ язву и начало разложенія европейскихъ промышленныхъ государствъ. Работая усиленно на фабрикахъ и заводахъ въ теченіи зимы, наше рабочее населеніе можетъ весною и лѣтомъ обращаться къ земледѣлію и, работая такимъ образомъ круглый годъ, можетъ достигнуть высокаго и прочнаго благосостоянія. Избытокъ фабричныхъ заработковъ можетъ идти на улучшеніе земледѣлія, а развитіе земледѣлія послужитъ къ удешевленію сырья, т. е. къ процвѣтанію русскихъ фабрикъ, при томъ однако неизбѣжномъ *условіи, чтобы сбытъ русскихъ фабрикатовъ былъ прогрессивно облегчаемъ по мѣрѣ развитія производства нашихъ фабрикъ*. Стало быть, вникая въ сущность нашихъ экономическихъ условій, вопреки фритредерскихъ стремленій предшествовавшей администраціи, правительству придется особенно сильно позаботится объ открытіи новыхъ рынковъ для русской промышленности и о ревнивомъ охраненіи существующихъ рынковъ, насколько это возможно при современныхъ международныхъ сношеніяхъ.

Свобода торговли—безспорно, идея увлекательная! Она говоритъ

о братствѣ народовъ, о солидарности всѣхъ мировыхъ и частныхъ интересовъ, о высшемъ увѣнчаніи зданія христіанской цивилизаціи: о всеобщемъ мирѣ, о достиженіи той высокой цѣли, которая выражается молитвою: *о мирѣ всего міра,* ежедневно, втеченіи XIX вѣковъ, возносимою нашею православною церковью!.. Тѣмъ не менѣе, втеченіи всего этого времени, равно какъ и до Рождества Христова,—миръ существуетъ на землѣ какъ рѣдкое *частное явленіе.* Европейская христіанская цивилизація остановила истребленіе цѣлыхъ народовъ, но не прекратила войнъ между ними, а сдѣлала ихъ болѣе кровопролитными. Самая романтическая раса, наиболѣе склонная къ умозрѣніямъ и почитающая себя превыше всѣхъ европейскихъ расъ,—*нѣмцы* стоятъ нынѣ во главѣ ученія о господствѣ эгоистическихъ стремленій, о господствѣ физической силы и, признавая наше время вѣкомъ желѣза и крови, стоятъ на готовѣ, чтобы раздавить каждаго изъ своихъ сосѣдей, буде кто либо изъ нихъ подумаетъ нарушить то, что въ данный моментъ признается за интересъ Германіи. Въ виду такого факта, если и должно молиться *о мирѣ всего міра,* который представляется цѣлью, недостижимою для человѣческихъ усилій, то, въ практической жизни, еще болѣе обязательно слѣдовать примѣру своихъ сосѣдей. И если Англія и Америка, гдѣ зародилось ученіе о свободной торговлѣ и откуда болѣе всего слышится проповѣдываніе идей свободы торговли, на практикѣ избираютъ систему стѣсненія иностранной промышленности и мореходства, съ цѣлію покровительства собственныхъ, то намъ-русскимъ было бы предосудительно покровительствовать иностранной промышленности въ ущербъ собственной, безъ которой жизнь русскаго народа не можетъ быть обезпечена втеченіи 6 мѣсяцевъ.

Покровительство иностранной промышленности, усиленнымъ запросомъ на иностранные фабрикаты, вслѣдствіе безпошлиннаго ихъ ввоза, проникло въ наши административныя сферы въ видѣ заботы о благосостояніи массы русскаго народа, въ видѣ заботы о пользѣ потребителей фабричныхъ издѣлій, т. е. всѣхъ вмѣстѣ и каждаго по-розны!..

„*Наше государство земледѣльческое, наши фабрики не могутъ производить дешево,*—пѣли на разные голоса иностранныя и доморощенныя сирены,—*для чего же облагать косвеннымъ налогомъ весь*

русскій народъ въ пользу нѣсколькихъ фабрикантовъ, которые не знаютъ своего дѣла и не заинтересованы тѣмъ, чтобы улучшить его, вслѣдствіе покровительства правительствомъ? Такой вопросъ казался настолько подавляющимъ доказательствомъ, что фритредерство сдѣлалось у насъ знаменемъ и признакомъ цивилизованнаго человѣка. Становиться на сторону покровительства отечественной промышленности считалось предосудительнымъ: это былъ дипломъ на отсталость и, пожалуй, на тупоумія. Всякому казалось страннымъ, какъ это можно не понимать выгодъ свободной торговли, какъ это можно упорствовать противъ всей просвѣщенной Европы и стоять за покровительство? Господство этихъ идей продолжалось въ періодъ 25 слишкомъ лѣтъ, и полученные результаты теперь у всѣхъ на глазахъ. Мы стремились покупать дешевые иностранные товары, облегчали ихъ сбытъ въ Россію и... совершенно разорились!.. Результатъ діаметрально противу-положный плохо понятой теоріи и совершенно логически вытекающій изъ практики. Для расчета съ иностранцами за товары у насъ было только сырье, и не надо быть геніемъ, чтобы сообразить, что наше богатство и благосостояніе зависили не отъ того, чтобы купить дешево иностранные товары, а чтобы дорого продать свои собственныя произведенія. Вотъ этой-то простой истины не приняли въ расчетъ наши фритредеры при внѣшней торговлѣ и начертаніи сѣти желѣзныхъ дорогъ, а потому, съ лучшими намѣреніями, въ конецъ разорили наше экономическое положеніе. Имъ казалось, что богатству Россіи конца нѣтъ, что мы можемъ всюду сыпать золото, и оно у насъ всегда будетъ, ибо обращеніе золота на міровомъ рынкѣ всегда повернетъ его къ намъ назадъ за наши сырыя произведенія. Но какъ только мы стали дешево сбывать свои сырыя произведенія и усиленно покупать иностранныя произведенія—то, въ силу закона обращенія золота на міровомъ рынкѣ, оно уже не могло возвращаться къ намъ, а безвозвратно уходило, становилось все дороже и дороже и наконецъ сдѣлалось такимъ рѣдкимъ явленіемъ, что за полуимперіалъ въ 5 руб. 15 коп. мы готовы дать 8 рублей 20 коп., и все таки найти его нельзя, такъ какъ даже эта цѣна все возвышается! Но такая цѣна золота или, выражаясь иначе,—такое паденіе курса нашего кредитнаго рубля обусловливаетъ чрезвычайно выгодную покупку нашихъ произведеній ино-

странцами, которые могутъ платить 1 руб. 60 коп., за то что стоитъ рубль монетою, и, возвышая фиктивно продажную цѣну всего нашего сырья, на всю величину лажа, производятъ искуственную дороговизну во всей Россіи, при разореніи въ частности всѣхъ продавцевъ русскихъ сырыхъ произведеній, которые, продавая четверть пшеницы за 16 руб. кред., получаютъ только 10 р. иностраннымъ товаромъ; но для собственнаго потребленія не могутъ купить пшеницы менѣе 16 рублей за четверть. Дороговизна жизни сдѣлалась вслѣдствіе того общимъ бѣдствіемъ. Расходы на пріобрѣтеніе предметовъ первой потребности теперь поглощаютъ всѣ наши заработки, и мы не имѣемъ уже средствъ еще покупать фабричныя издѣлія, а это останавливаетъ ходъ всей нашей промышленности и торговли. Такое общее приниженіе производительности и благосостоянія Россіи—составляетъ неизбѣжный результатъ практическаго примѣненія идей г. Тенгоборскаго: мы привлекали на свои внутренніе рынки фабричныя произведенія Европы; мы продавали ей дешево свой хлѣбъ, а въ такомъ случаѣ у насъ не должно быть ни хлѣба, ни денегъ... Такъ оно и есть. Цѣли мы достигли, но вышло очень не хорошо и потому необходимо намъ поправиться; необходимо достигнуть того, чтобы ѣсть самимъ нашъ дешевый хлѣбъ, не возлагая этого на иностранцевъ, и лучше изрѣдка платить дороже за фабричныя издѣлія, но не разорять себя ежедневно пріобрѣтеніемъ предметовъ первой потребности.

Такъ какъ главная причина исчезновенія золота, паденія курса кредитнаго рубля, дороговизны жизни и всеобщаго обѣдненія Россіи—есть неумѣренная покупка иностранныхъ фабрикатовъ, —то излеченіе нашего экономическаго разстройства возможно только развитіемъ и улучшеніемъ производства нашихъ собственныхъ фабрикъ. Только при этомъ условіи мы можемъ уменьшить покупки заграницею; можемъ пріостановить уходъ золота, можемъ повысить курсъ кредитнаго рубля и доставить массѣ дешевые и хорошіе фабрикаты. Но развитіе фабрикъ и улучшенное производство фабрикатовъ не достигается одними покровительственными пошлинами, представляющими самую плохую форму покровительства фабричнаго производства. Опытъ всѣхъ временъ и народовъ указываетъ, что недостаточно обезпечить фабриканту высокую цѣну выдѣлываемаго имъ фабриката: необходимо еще болѣе обезпечить

сбытъ послѣдняго. Конечно, фабрика работаетъ выгодно, когда установлена постоянная высокая цѣна на фабрикатъ; но фабрика доставляетъ еще болѣе выгоды, когда работаетъ безпрерывно и сбываетъ прогрессивно увеличивающіяся массы фабрикатовъ, хотя бы и по болѣе дешевой цѣнѣ. Послѣднее должно быть цѣлью Правительства, при покровительствѣ собственныхъ фабрикъ, ибо если наши фабрики были бы не въ состояніи достигнуть *дешевизны издѣлій,* то онѣ дѣйствительно составляли бы косвенный налогъ на все населеніе Россіи и были бы для нея тяжелымъ бременемъ. Но всѣ причины дороговизны произведеній русскихъ фабрикъ временныя и, при желаніи правительства, легко устранимыя. Онѣ происходятъ отъ слабаго развитія у насъ горнозаводскаго и машинно—строительнаго дѣла, отъ дороговизны сырья, пріобрѣтаемаго при посредствѣ иностранныхъ комиссіонеровъ, а главное вслѣдствіе невозможности удобно и дешево сбывать фабрикаты.

Вся наша сѣть желѣзныхъ дорогъ построена для вывоза хлѣба и сырья за границу и для дешевой перевозки оттуда иностранныхъ товаровъ. Наша молодая мануфактурная промышленность не можетъ соперничать съ европейскою на собственныхъ рынкахъ, а потому сѣть желѣзныхъ дорогъ не вывозитъ въ Европу нашихъ фабрикатовъ; не могутъ они идти и черезъ Черное и Балтійское моря,—къ которымъ направлены наши желѣзнодорожныя линіи. Вотъ какъ выражается за десятилѣтіе наша вывозная торговля, по Обзору внѣшней торговли за 1879 годъ, въ тысячахъ рублей;—вывезено по Европейской границѣ:

Года.	Общій итогъ отпуска.	Жизненныхъ припасовъ.	Сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ.	Фабричныхъ и заводскихъ издѣлій.
1870	342,852	179,181	158,151	5,519
1871	352,758	196,404	151,745	4,607
1872	311,552	152,441	152,705	6,405
1873	345,858	183,854	157,071	4,932
1874	411,211	234,173	172,547	4,527
1875	360,601	202,765	153,831	4,004
1876	379,257	228,688	144,740	5,828
1877	508,282	309,043	192,952	6,286
1878	596,544	397,898	193,740	4,905
1879	606,414	395,168	206,521	4,724

т. е. приблизительно фабричныхъ издѣлій (собственно веревокъ и холста) отпускается въ Европу менѣе 1% всей суммы отпуска сырыхъ и полуобработанныхъ продуктовъ, и стало быть Европа вовсе не служитъ отпускнымъ рынкомъ для русскихъ фабрикатовъ.

Рынки *китайскій, средне-азіятскій* и *персидскій* принадлежатъ намъ по географическому положенію, но мы неможемъ сбывать здѣсь своихъ мануфактуръ по отсутствію удобныхъ путей сообщеній, безъ которыхъ никакой выгодной и обширной торговли въ наше время быть неможетъ. На этихъ азіятскихъ рынкахъ имѣется большая часть сырья, получаемаго нынѣ изъ за-границы, какъ хлопокъ, шелкъ, шерсть и проч., что мы могли бы пріобрѣтать дешево въ обмѣнъ на наши фабрикаты, но чего мы сдѣлать неможемъ, благодаря невозможности доставить дешево это сырье для нашихъ фабрикъ, сосредоточенныхъ въ средней полосѣ Россіи, гдѣ имъ и быть надлежитъ, въ интересахъ русскаго народа, съ цѣлію утилизированія полугодового его труда, остающагося безъ приложенія къ земледѣлію, вслѣдствіе суровости климата. А отсюда вытекаетъ неотразимый выводъ *необходимости*, для устраненія существующаго затрудненнаго положенія русской промышленности,— *построить кратчайшія желѣзныя дороги отъ фабричныхъ округовъ средней Россіи на азіятскіе наши рынки*. Такихъ дорогъ, по числу рынковъ китайскаго, средне-азіятскаго и персидскаго, должно быть три. Въ настоящей статьѣ, оставляя въ сторонѣ Сибирскую дорогу, займемся изслѣдованіемъ наилучшаго направленія двухъ послѣднихъ, такъ какъ онѣ обѣ должны быть проложены по территоріи бывшаго Кавказскаго Намѣстничества и въ бассейнѣ Каспійскаго моря.

Для уясненія вопроса сравнимъ значеніе бассейновъ Чернаго и Каспійскаго моря для русской мануфактурной промышленности и торговли.

Черное море, къ которому проведено пять желѣзнодорожныхъ линій изъ внутреннихъ губерній Россіи, одна линія изъ средины сѣвернаго Кавказа и одна по всему Закавказью до Каспійскаго моря,—играетъ весьма важную роль въ отпускной торговлѣ, ибо черезъ южные порты проходитъ $^1/_3$ всего нашего отпуска, но, при этомъ, по таможеннымъ свѣдѣніямъ, даже не существуетъ рубрики: *фабричныхъ и заводскихъ издѣлій*, т. е. Черное море какъ бы не

существуетъ для русской мануфактурной промышленности, несмотря на 7 линій желѣзныхъ дорогъ, приносящихъ къ нему грузы отъ всѣхъ окружающихъ его бассейнъ провинцій Россіи!.. По цифрамъ *Обзора внѣшней торговли за 1879 годъ* (стр. XII), торговое движеніе въ южныхъ портахъ выражается такъ:

Годъ.	Отпущено въ тысячахъ рублей.	Привезено въ тысячахъ рублей.
1870	130,340	38,065
1871	135,493	45,677
1872	116,717	70,937
1873	89,343	61,070
1874	111,668	55,348
1875	116,952	52,990
1876	107,012	62,540
1877	35,135	15,926
1878	221,106	50,279
1879	201,639	55,429

Привозъ составляетъ отъ $^1/_3$ до $^1/_4$ суммы вывоза, а еслибы мы взяли вѣсъ отправляемыхъ грузовъ, то получили бы, что $^5/_6$ всѣхъ судовъ приходитъ къ намъ съ баластомъ, за перевозку коего платятъ русскія произведенія, цѣна коимъ уменьшается на всю величину фрахта пустыхъ судовъ. Другого примѣра подобной торговли нельзя встрѣтить ни въ одномъ изъ европейскихъ государствъ, но именно эту-то торговлю и находятъ самою приличною для Россіи наши иностранные учителя и русскіе фритредеры!..

Во всякомъ случаѣ, приведенныя цыфры свидѣтельствуютъ, что русской мануфактурной промышленности вовсе нечего дѣлать на Черномъ морѣ,—а между тѣмъ это море, какъ заливъ Средиземнаго моря и часть ближайшаго пути черезъ Суэзскій каналъ въ Китай и Индію,—должно бы имѣть, по теоріи и по здравому смыслу, громадное значеніе для Россіи,—но на практикѣ таковое значеніе выражается тѣмъ, что мы не отпускаемъ здѣсь ни одного фунта русскихъ мануфактуръ, а выплачиваемъ иностраннымъ арматорамъ громадныя суммы за перевозку песка и камня для засоренія нашихъ портовъ! Всѣ англійскія колоніи, которыя жалуются на свое положеніе, ведутъ съ своей метрополіей болѣе выгодный торгъ,

чѣмъ Россія, представляющая самостоятельное, могущественное государство. А потому нельзя достаточно надивиться, какъ это наши государственные дѣятели не желаютъ замѣчать этого факта и до сихъ поръ могутъ придумывать разныя *питательныя линіи* къ существующимъ дорогамъ, служащимъ для радикальнаго разоренія русской промышленности и всей внутренней производительности России.

Измѣнить положеніе русской торговли на Черномъ морѣ можно только тогда, когда она изъ пассивной обратится въ *активную*, т. е. когда мы не будемъ дожидаться заказовъ изъ за-границы и присылки судовъ съ баластомъ для перевозки нашего сырья и хлѣба, а будемъ имѣть свой торговый флотъ, при посредствѣ коего будемъ de facto вести *внѣшнюю торговлю*, отправляя наши грузы на иностранные рынки, а не продовая товаръ внутри Россіи въ своихъ собственныхъ городахъ. Созданіе торговаго флота на Черномъ морѣ есть дѣло трудное, дѣло отдаленнаго будущаго, возможнаго не прежде устройства нашихъ портовыхъ городовъ,—объ чемъ пока только еще разсуждаютъ, и нельзя сказать, чтобы безъ ошибокъ, судя по произведеннымъ неудачнымъ затратамъ на постройку искусственныхъ портовъ. Во всякомъ случаѣ, если организація активной внѣшней торговли можетъ сдѣлать отпускъ сырья за-границу болѣе выгоднымъ для Россіи чѣмъ нынѣ, то чрезъ это нисколько не измѣнится значеніе Чернаго моря для сбыта русскихъ мануфактуръ за-границу. Въ бассейнѣ Средиземнаго моря, въ Индіи и Китаѣ,—мы еще долго не будемъ въ состояніи конкурировать съ Англіей, Германіей, Франціей и Италіей. Для сего прежде необходимо, чтобы наша мануфактурная промышленность достигла бы высокаго развитія, а для этой цѣли Черное море не открываетъ намъ выгодныхъ, исключительныхъ рынковъ, не можетъ играть передовой роли, не можетъ принести большой пользы.

Обѣ дороги отъ Владикавказа и Баку къ Черному морю проходятъ по мѣстамъ, не имѣющимъ никакой мануфактурной дѣятельности, и стало быть не приносятъ никакой пользы для нашей обрабатывающей промышленности. Наоборотъ, Закавказская желѣзная дорога должна усиливать подвозъ иностранныхъ товаровъ въ Персію, къ крайнему угнетенію русской торговли. Судить объ

этомъ можно по нижеслѣдующимъ цифрамъ, взятымъ изъ Обзора внѣшней торговли за 1879 годъ.

Годъ.	Отпущено русскихъ товаровъ въ Персію.	Транзитомъ привезено въ Персію иностр. товаровъ.
1870	1.662,370	1.826,594
1871	1.429,968	1.348,462
1872	1.693,379	1.977,866
1873	1.819,516	2.643,164
1874	1.845,762	3.692.053
1875	1.873,530	3.486,247
1876	1.676,563	3.898,456
1877	3.164,351	1.651,215
1878	2.649,598	2.073,643
1879	3.422,233	4.664,074
въ 10 лѣтъ .	21.244,270	27.261,774
въ средн. ежег.	2.124,427	2.726,177

Цифры эти показываютъ: *во-первыхъ*, что Персія, даже при современномъ своемъ разстроенномъ состояніи, могла бы покупать у насъ товаровъ вдвое болѣе, чѣмъ покупаетъ нынѣ; *во-вторыхъ*, что, даже при отсутствіи желѣзной дороги изъ Тифлиса до Баку и при всевозможныхъ стѣснительныхъ условіяхъ таможеннаго досмотра,—англійская торговля въ Персіи, въ среднемъ за 10 лѣтъ, на 27% превосходитъ всю торговлю Россіи черезъ Каспій, Волгу и всю закавказскую границу, т. е. даже теперь Англія господствуетъ на Персидскомъ рынкѣ, благодаря просвѣщенному содѣйствію кавказской администраціи, которая признавала транзитъ иностранныхъ товаровъ въ Персію за великое благо для Закавказья. Это убѣжденіе было столь велико, что во всемъ восточномъ Закавказьѣ, послѣ Крымской войны, не построено ни одной версты дороги для соединенія Россіи съ Закавказьемъ черезъ Баку и Каспійское море, а выстроено для транзита шоссе на Джульфу, длиною въ 441 версту. Но и этого показалось мало: проложили желѣзную дорогу отъ Поти до Баку, прежде соединенія Баку съ Россіей хотя бы простою грунтовою дорогою!.. Результатъ предвидѣть не трудно: при удешевленіи перевозки и увеличеніи удобствъ транзита, *на деньги русскаго народа*, Англія должна бы завладѣть

персидскимъ рынкомъ... Это было бы громадною, невознаградимою потерею для русской промышленности, и потому воспрещеніе транзита черезъ Закавказье нельзя будетъ не привѣтствовать, какъ новый шагъ на пути русской національной торговой политики.

Наша торговля съ Персіей черезъ Астрахань и Каспійское море современна основанію Руси *) и съ тѣхъ поръ продолжается до нашего времени. Петръ I и Екатерина II своими широкими проектами завоеванія Каспія выяснили значеніе этого бассейна для торговли Россіи съ Персіей, Средней Азіей и Индіей. Неудача хивинскаго похода (1716 года) нынѣ заглажена покореніемъ Хивы и занятіемъ Ахалъ-Текинскаго оазиса. Вредныя послѣдствія отъ возврата Персіи Анной Ивановной завоеваній Петра I уничтожены Гюлистанскимъ трактатомъ, 12 октября 1813 года, по которому Персія отказалась отъ своего соучастія во владѣніи Каспійскимъ моремъ.

Въ теченіи 300 лѣтъ мы весьма мало сдѣлали для упроченія нашего положенія на Каспіи и еще менѣе сдѣлали для водворенія здѣсь русской промышленности и торговли. Но все это не есть еще доказательство невозможности или неважности водворенія русской торговли, а тѣмъ болѣе русскаго мореходства, которое воспрещено Персіи Гюлистанскимъ трактатомъ и не учреждено нами... Историкъ, пожелавшій осмыслить подобное пользованіе Гюлистанскимъ трактатомъ, едва ли достигъ бы этой задачи и, во всякомъ случаѣ, былъ бы изумленъ и пораженъ тѣмъ разладомъ, который существовалъ всегда между взглядами, задачами и трудами кавказской администраціи и ходомъ исторической жизни, ниспровергавшей всѣ измышленія тифлисскихъ канцелярій.

Въ настоящемъ столѣтіи все вниманіе было сосредоточено на Тифлисѣ и его интересахъ. Восточное *Закавказье* было совершенно заброшено, и если, при князѣ Барятинскомъ, начатъ постройкою портъ въ г. Петровскѣ, то главною его задачею было облегчить доставку провіанта для войскъ, дѣйствовавшихъ въ Дагестанѣ.

---

*) Въ статьѣ Ю. П. Проценко: *о значеніи и полезности прикаспійской желѣзной дороги* (см. засѣданіе Кавказск. Отдѣленія Русск. Технич. Обществ. 13 января 1879 года), приведены указанія на историческіе источники, свидѣтельствующіе о древности русской торговли на Кавказѣ.

Когда покореніе послѣдняго было окончено, то, въ глазахъ кавказской администраціи, Петровскъ потерялъ всякое значеніе и остался безъ всякихъ сообщеній со внутренностію края. Кто же не знаетъ, что портъ пріобрѣтаетъ значеніе не вслѣдствіе постройки моловъ, а вслѣдствіе того, что обыкновенно онъ представляетъ оконечность торговаго пути изъ внутренности края къ морю, что и даетъ возможность свозить сюда грузы, для дальнѣйшаго ихъ отправленія моремъ... А потому, если портъ оставить безъ сухопутныхъ дорогъ изъ внутренности края, то портъ этотъ теряетъ всякій смыслъ и значеніе, а именно въ такое положеніе поставленъ Петровскъ, откуда нѣтъ никуда сухопутной дороги. Милліонныя субсидіи Обществу „*Кавказъ и Меркурій*", посредствомъ коихъ содержатся пароходныя рейсы въ теченіи 6—7 мѣсяцевъ между Астраханью, Баку и Энзели, конечно, не сдѣлаютъ Петровскъ складомъ мѣстныхъ произведеній восточной половины сѣвернаго Кавказа!..

Первые походы въ Закавказье при Петрѣ Великомъ (1721—1722) и при Екатеринѣ II (1796 году) базировались на Каспійское море и совершались съ замѣчательною легкостью. Всѣ остальныя войны въ Закавказьѣ, съ Персіей и Турціей, базировались на Тифлисъ и Черное море, были весьма трудны и стоили весьма дорого; такъ, при Европейской войнѣ Черное море закрывается для мореходства, что вынуждало доставлять все черезъ горы, съ громадными расходами. За суммы, развѣянныя интендантсвомъ для доставки снабженій корпусу войскъ, дѣйствовавшему въ Малой Азіи въ Крымскую и послѣднюю Турецкую войну,—можно бы выстроить не одну тысячу верстъ желѣзныхъ дорогъ и при томъ сохранить жизнь десяткамъ тысячъ вѣрныхъ сыновъ Россіи, семейства коихъ осиротѣли и подверглись бѣдствіямъ нищеты, вслѣдствіе искусственнаго тифа, созданнаго отсутствіемъ путей сообщенія изъ внутреннихъ губерній до Баку и изъ Баку до Карса. Но все это тотчасъ же было забыто, и послѣ войны начато проектированіе дорогъ въ Новороссійскъ, Миллерово и т. д., но отнюдь не въ Петровскъ, чтобы осмыслить существованіе этого *приморскаго* порта, который теперь слѣдуетъ называть просто *морскимъ городомъ*, такъ какъ все его благосостояніе и торговля основаны на субсидируемыхъ правительствомъ пароходныхъ рейсахъ Обще-

ство „*Кавказъ и Меркурій*“, а на отнюдь не на отпускѣ мѣстныхъ грузовъ, которые почему-то считаются болѣе выгоднымъ отправлять на Ростовъ и Новороссійскъ. Еще менѣе послужили въ пользу уроки послѣднихъ войнъ для проложенія дороги отъ Баку къ Петровску, съ продолженіемъ этой линіи до внутреннихъ губерній, безъ чего она оказалась бы такою же политико-экономическою несообразностью, какъ и постройка морского, недоступнаго съ сухого пути, порта въ Петровскѣ. Недавно бакинскіе нефтепромышленники заявили оффиціально, что имъ вовсе не нужна дорога изъ Баку въ Петровскъ. И въ самомъ дѣлѣ, зачѣмъ имъ возить нефть въ Петровскъ, откуда нѣтъ никуда дороги? Еслибы соединить его хотя съ Владикавказомъ, то пожалуй Петровскъ и пригодился бы для отправки грузовъ, но теперь онъ также безполезенъ для морскихъ грузовъ, какъ недоступенъ для сухопутныхъ.

Несмотря однако на полное нежеланіе дѣлать что либо для Каспія, ходъ исторической жизни снова обращаетъ на него исключительное вниманіе администраціи. Занятіе Текинскаго оазиса и построенная, съ цѣлію подвоза снабженій, желѣзная дорога отъ Михайловскаго залива до Кизилъ-Арвата, по мнѣнію нашихъ стратеговъ, требуетъ продолженія до Асхабада и Серакса, и даже, неожиданно для ея авторовъ, будто бы обращается въ міровой торговый путь въ Индію! Но если проектируется такая дорога въ Индію, то безспорно она проектируется для торговли Россіи и стало быть доставки товаровъ, при посредствѣ Каспія, изъ Россіи и въ Россію, а въ такомъ случаѣ прежде всего надо позаботиться о томъ, чтобы эти товары могли достигнуть дешево берега Каспія. Этому условію никакъ не можетъ удовлетворить дорога, идущая по берегу Чернаго моря или по серединѣ Кавказа, но удовлетворяетъ прямая линія, идущая изъ внутреннихъ губерній въ прикаспійскій край до незамерзающаго порта Баку. Иначе въ этой линіи не было бы ни малѣйшаго смысла, такъ какъ лѣтомъ и Волга можетъ служить для перевозки грузовъ; желѣзная же здѣсь дорога обязана, такъ сказать, продолжать торговое движеніе втеченіе 6 мѣсяцевъ осени, весны и зимы, когда доставка грузовъ по Волгѣ дѣлается невозможною. Такимъ образомъ силою вещей, ходомъ своей исторической жизни, Россія, съ занятіемъ Ахалъ-Те-

кинскаго оазиса, вновь наталкивается на необходимость проложить желѣзно-дорожную линію, самую удобную для русской торговли и промышленности, которая сосредоточивается въ средней полосѣ Россіи и требуетъ пути *отъ Москвы*, какъ центра всей нашей торгово-промышленной жизни, къ *Каспійскому морю*, разумѣется, *по ближайшему направленію и до незамерзающихъ портовъ Каспія*, пользуясь при этомъ уже построенною сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ближайшимъ къ Каспію и самымъ удобнымъ пунктомъ послѣдней—состоитъ нынѣ Царицынъ, слѣдовательно отсюда и должно начинаться продолженіе русской желѣзной дороги въ Закавказье, гдѣ лежатъ никогда незамерзающіе порты, чрезъ которые можно увѣренно вести торговлю безъ остановокъ, въ теченіи круглаго года. Стало быть направленіе непрерывной желѣзной дороги въ Закавказье, наиболѣе удовлетворяющее интересамъ русской промышленности и торговли, опредѣлится приблизительно такъ: Царицынъ, Шелкозаводская, Петровскъ, Дербентъ, Баку, а общая длина отъ Царицына до Баку не превзойдетъ 1000 верстъ, т. е. той длины, на которую рѣшено ежегодно удлинять сѣть русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Приведемъ доказательство тому что эта линія, сравнительно со всѣми другими направленіями, будетъ наивыгоднѣйшею для удовлетворенія всѣхъ русскихъ интересовъ въ бассейнѣ Каспійскаго моря, и для того разсмотримъ:

I. Значеніе для Россіи бассейна Каспійскаго моря и въ чемъ состоятъ здѣсь русскіе интересы?

II. Несоотвѣтственность построенныхъ на Кавказѣ желѣзнодорожныхъ линій для удовлетворенія русскихъ интересовъ.

III. Необходимость для Прикаспійскаго края линіи Царицынъ-Баку и для Закаспійскаго края поворота Аму въ Каспій, съ постройкою вдоль полученнаго базиса желѣзной дороги въ Хиву, Бухару, Ферганъ, Ташкентъ, Самаркандъ.

При изслѣдованіи мы будемъ руководствоваться трудами гг. Проценко, Герсеванова, Шаврова, Зейдлица, Плавскаго, Статковскаго, Стебницкаго, Ходьзко и др., напечатанными въ запискахъ Кавказскаго отдѣленія Русскаго Техническаго Общества и въ Сборникѣ свѣдѣній о Кавказѣ, а также трудами гг. Глуховского, Романова и пр. лицъ, принимавшихъ участіе при обсужденіи,

въ Обществѣ содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, моего доклада сему Обществу *О путяхъ для торговли Россіи съ Азіей.* (С.-Петербургъ 1873 года).

I.

Значеніе для Россіи бассейна Каспійскаго моря и въ чемъ состоятъ здѣсь русскіе интересы?

Значеніе бассейна Каспія опредѣляется важностію для Россіи прилежащихъ ему земель.

Три берега Каспія составляютъ территорію Россіи и только четвертый—южный берегъ—принадлежитъ Персіи.

Сѣверный берегъ Каспія составляетъ границу Астраханской губерніи и заключаетъ устья р. Волги, этой величайшей артеріи Россіи, представляющей готовый, дешевый водяной путь для передвиженія грузовъ, доставляемыхъ къ берегамъ и отъ береговъ Каспія во внутреннія губерніи. Но колоссальная выгода непрерывнаго водяного пути по Волгѣ, длиною только до Нижняго Новгорода 2165 верстъ, ослабляется замерзаніемъ рѣки на 6 мѣсяцевъ, что останавливаетъ движеніе грузовъ зимою и правильную ихъ транспортировку лѣтомъ, благодаря множеству мелей и перекатовъ.— Недоступность устьевъ Волги съ моря и необходимость перегрузки съ рѣчныхъ судовъ на морскія, при посредствѣ лихтеровъ и баржъ, въ связи съ періодическимъ замерзаніемъ,—уничтожаетъ все значеніе непрерывнаго водяного пути по Волгѣ. Правительство сдѣлало много пожертвованій для улучшенія устьевъ Волги, но радикальное ихъ исправленіе, посредствомъ обходнаго канала къ незамерзающей части Каспія,—требуетъ столь значительныхъ суммъ, что едва ли можно надѣяться на скорое осуществленіе непрерывнаго водяного пути изъ Персіи и Средней Азіи въ Нижній Новгородъ — что представило бы величайшій рычагъ для внутренней нашей промышленности и торговли. Дешевая доставка хлопка и другого сырья изъ бассейна Каспія могла бы совершенно измѣ-

нить современное зависимое положеніе нашихъ фабрикъ отъ иностранцевъ.

Западный берегъ Каспія составляетъ границу Прикаспійскихъ провинцій бывшаго Кавказскаго Намѣстничества. Въ сѣверной части этого берега, между Терекомъ и устьями Волги, лежитъ безводная степь, которая впрочемъ, какъ доказано точными изысканіями инженера М. А. Данилова, — можетъ быть изобильно орошена водами Терека и Кубаники и представить страну весьма производительную. Далѣе къ югу отъ Терека до Астары, за исключеніемъ безводныхъ окрестностей Баку и малонаселенныхъ степей въ устьяхъ р. Куры, — весь берегъ представляетъ самую богатую страну, лучшій садъ Закавказья. — Здѣсь именно ростутъ тѣ земледѣльческія произведенія, которыя не могутъ съ выгодою культивироваться въ Россіи, какъ хлопокъ, тута, табакъ, рисъ, кунжутъ, красильныя растенія и пр.—Культура марены нынѣ почти прекратилась, но она съ великою выгодою можетъ быть замѣнена свеклосахарнымъ производствомъ, представляющимъ исключительныя здѣсь выгоды, о которыхъ сообщалъ Обществу содѣйствія русской промышленности и торговлѣ г. Палюшкевичъ.

Безплодныя окрестности Баку заключаютъ въ своихъ нѣдрахъ неисчислимое количество нефти и ея продуктовъ, которыми, при удобныхъ путяхъ сообщенія, можно снабдить не только всю Россію, но и всю Европу. — Далѣе къ югу, въ неорошенныхъ и малонаселенныхъ степяхъ низовьевъ р. Куры, находится богатѣйшій въ мірѣ рыбный промыселъ, который можетъ доставить масссу грузовъ для внутреннихъ губерній Россіи...

Восточный берегъ Каспія прилегаетъ къ безплоднымъ и безводнымъ степямъ Средней Азіи, высокое значеніе коихъ для Россіи оцѣнилъ уже давно геній Петра Великаго! *„Надлежитъ надъ гаваномъ, гдѣ бывало устье Аму-Дарьи рѣки, построить крѣпость... Осмотрѣть теченіе оной рѣки, также и плотины... Ежели возможно оную воду паки обратить въ старый токъ... Прочія устья заперетъ, которыя идутъ въ Аральское море... понеже зѣло нужно...“*, такъ писалъ величайшій изъ русскихъ патріотовъ и государственныхъ людей Сенату и въ наказѣ, данномъ 14-го февраля 1716 года кн. Черкасскому при отправленіи его въ Хиву... Теперь точныя изслѣдованія и нивелировка Узбоя нѣ-

сколькими лицами и комиссіями—безусловно доказали, что предположеніе великаго человѣка *о поворотѣ Аму-Дарьи рѣки въ старый токъ* представляетъ предпріятіе легко осуществимое. Причемъ нѣтъ надобности идти въ Хиву, но можно направить часть водъ Аму-Дарьи прямо отъ Чарджуя къ Балханскому заливу и такимъ образомъ въ безводной нынѣ степи имѣть желаемую массу проточной воды, при посредствѣ которой образовать плодоносный оазисъ вдоль всего теченія Аму, т. е. отъ подошвы Гималаевъ до Каспія. Проложивъ здѣсь желѣзную дорогу, при длинѣ ея въ 1,775 верстъ, можно соединить съ Красноводскомъ Хиву, Бухару, Фергану, Ташкентъ, Самаркандъ, Туркестанъ, т. е. главные центры населенія торговли и производительности Средней Азіи, или, иначе, открыть весь средне-азіятскій рынокъ для русской промышленности и торговли. Милліоны десятинъ хорошо орошенной земли, гдѣ могутъ культивироваться хлопокъ, рисъ, кунжутъ, табакъ, шелкъ, виноградъ, сухіе фрукты и проч., могутъ дешево снабдить, съ избыткомъ, всю Россію тѣми произведеніями, которыя нынѣ привозятся къ намъ, черезъ Европу, изъ Египта, Персіи, Индіи и Китая, и такимъ образомъ могутъ совсѣмъ избавить Россію отъ заботъ по постройкѣ желѣзной дороги въ Индію, которая, при настоящемъ положеніи нашей заводско-мануфактурной промышленности, вовсе не можетъ быть выгоднымъ для насъ рынкомъ.

Занятіе Ахалъ-Текинскаго оазиса и проведеніе новой границы съ Персіей, вызвавшіе постройку желѣзной дороги отъ Михайловскаго залива до Кизыль-Арвата, заставляютъ нашихъ стратеговъ отказаться отъ своихъ канцелярскихъ идеаловъ и идти, противъ воли, по пути, указанному Петромъ Великимъ. Требуемое ими продолженіе желѣзной дороги на Сераксъ и Гератъ, какъ будетъ доказано ниже, представляетъ обыкновенную несообразность, но служитъ доказательствомъ тому, какъ легко для Россіи проникнуть въ Туркестанъ со стороны Каспія и какъ не трудно дать русской предпріимчивости и торговлѣ громадный рынокъ отъ Петербурга до подошвы Гималаевъ!!.. И еслибы Россія была бы въ состояніи удовлетворить запросъ этого рынка избыткомъ своей производительности, безъ пособія европейскаго транзита, то это обратило бы наше отечество въ одно изъ наиболѣе промышленныхъ государствъ Европы!.. Такова, конечно, была мысль геніаль-

наго русскаго Государя, возъимѣвшаго желаніе: *обратить паки Аму-Дарью рѣку въ прежній токъ*, и, отдаленные отъ его эпохи почти на два столѣтія, мы можемъ только удивляться проницательности Петра Великаго и, въ виду осязательныхъ, научно изслѣдованныхъ фактовъ, обязаны констатировать, что исполненіе его великой мысли не только *зѣло нужно* для блага современной намъ Россіи, но и чрезвычайно легко.

Южный берегъ Каспія прилегаетъ къ богатѣйшимъ персидскимъ провинціямъ Гиляну и Мазандерану. Здѣсь уже ростутъ пальмы, апельсины, и культивируется сахарный тростникъ! Небольшая дорога отъ Тавриза до Астары можетъ дать возможность русскимъ товарамъ, отправляемымъ водою изъ внутреннихъ губерній до Астары, конкурировать съ англійскими товарами, доставляемыми транзитомъ чрезъ Трапезундъ. Самая удобная для постройки желѣзная дорога отъ Тегерана къ Каспію идетъ черезъ Казвинъ къ Решту на Энзелійскомъ заливѣ и уже сдана для постройки французской компаніи. Соединеніе этой линіи черезъ Астару съ Закавказской желѣзной дорогой не представляетъ никакихъ техническихъ затрудненій. Такимъ образомъ, южный берегъ Каспія, какъ по богатству и разнообразію своей естественной производительности, такъ и по удобству торговыхъ путей до главныхъ торговыхъ и населенныхъ городовъ Персіи, представляетъ исключительныя выгоды для русской предпріимчивости и торговли, хотя, вслѣдствіе историческихъ ошибокъ, продолжаемыхъ безъ перерыва до нашего времени, Россія еще не начала пользоваться исключительными выгодами своего географическаго положенія.

Бѣглый очеркъ береговъ показываетъ, что земли, окружающія каспійскій бассейнъ, большею частью составляютъ территорію Россійскаго государства, а потому принятіе всякихъ мѣръ для упроченія здѣсь русскаго могущества и торговли составляетъ непосредственную обязанность русскаго правительства и ни въ какомъ случаѣ не можетъ встрѣтить какого либо противодѣйствія со стороны Европы, возбудить какіе-либо вопросы внѣшней политики, озаботить чѣмъ-либо европейскій концертъ! На Каспійскомъ морѣ мы у себя дома, и вся неизмѣренная территорія, принадлежащая его бассейну, представляетъ рынокъ, доступный для европейцовъ

не иначе, какъ при нашемъ собственномъ желаніи. Никакихъ честолюбивыхъ видовъ, смущающихъ Европу, Россія здѣсь болѣе имѣть не можетъ, ибо весь бассейнъ Каспія принадлежитъ ей *de jure:* намъ надо только устроить его; надо воспользоваться колоссальными естественными богатствами и производительностью прилежащихъ къ нему странъ, для благосостоянія и величія Россіи!!...

Положеніе и значеніе Россіи на Каспійскомъ морѣ совершенно обратно ея положенію и значенію на Черномъ морѣ. На Черномъ морѣ мы только сбываемъ въ Европу свое сырье; даже рубрики фабричныхъ издѣлій не существуетъ въ нашихъ оффиціальныхъ данныхъ объ отпускѣ за границу [1]). Мы представляемъ поэтому, относительно другихъ европейскихъ государствъ, какъ бы колонію, нѣчто въ родѣ англійской Индіи и французскаго Алжира всей Европы, и стало быть, предъ лицомъ послѣдней, мы изображаемъ Азію, Африку, но никакъ не самостоятельное европейское государство. На Каспійскомъ морѣ мы являемся единственнымъ мануфактурно-промышленнымъ государствомъ: мы изображаемъ Европу передъ всѣми азіятскими народами и народцами, обитающими въ бассейнѣ Каспія! И это, какъ видно по фактамъ, намъ очень не нравится, ибо мы почти совсѣмъ не торгуемъ, когда намъ приходится продавать наши заводско-фабричныя издѣлія, и предпочитаемъ прибѣгать къ иностранному транзиту, чтобы, при его посредствѣ, избавить себя отъ такой торговли, гдѣ мы лишены возможности продавать себѣ въ убытокъ сырье, а вынуждены продавать, съ выгодою для себя, фабрикаты!...

Тѣмъ не менѣе, все-таки приходится продавать послѣдніе, а не сырье, какъ можно видѣть изъ нижеслѣдующихъ цифръ:

Годъ.	Общій итогъ торговли.	Въ то число: Металловъ въ дѣлѣ.	Прочихъ полуобработанныхъ товар.	Хлопчатобумажныхъ издѣлій.	Шерстяныхъ издѣлій.	Металлическихъ издѣлій.	Посуды.	Прочихъ товаровъ.
1870	889,976	175,092	103,553	162,095	249,774	51,292	54,258	82,651
1871	611,882	36,134	20,380	166,960	118,091	48,712	58,144	91,531
1872	877,389	34,853	124,965	266,957	180,852	60,079	35,330	139,884

[1]) Обзоръ внѣшней торговли за 1879 годъ, стр. XII. Обзоръ отпуска изъ южныхъ портовъ.

Годъ.	Общій итогъ торговли.	Металловъ въ дѣлѣ.	Прочихъ полуобрѣботанныхъ товар.	Хлопчатобумажныхъ издѣлій.	Шерстяныхъ издѣлій.	Металлическихъ издѣлій.	Посуды.	Прочихъ товаровъ.
1873	957,389	89,541	75,529	275,491	174,794	89,699	67,679	169,458
1874	1.272,457	187,289	84,875	343,735	141,593	215,115	108,367	175,812
1875	1.139,394	191,756	48,208	287,572	78,737	222,842	119,830	179,952
1876	710,011	163,920	38,507	136,878	49,371	76,873	112,932	120,340
1877	1.350,964	276,194	58,485	357,425	40,456	97,086	110,769	175,108
1878	975,432	218,724	47,731	194,710	26,355	93,138	153,000	191,307
1879	1.966,184	154,177	57,325	972,105	200,985	136,621	147,826	254,645

Такова отпускная наша торговля, производимая чрезъ Астраханскій портъ и, какъ опая ни плачевна, тѣмъ не менѣе, изъ приведенныхъ цифръ, видно, что мы совсѣмъ не отпускаемъ въ Персію сырья, но, на оборотъ, привозимъ таковое, какъ видно изъ слѣдующихъ цифръ:

Привезено изъ Персіи.

За годъ.	Весь оборотъ привоза.	Кожъ не выдѣланныхъ.	Овощей и фруктовъ.	Рыбы.	Хлопка.
1870	985,461	—	279,976	118,484	368,666
1871	962,580	744	143,784	114,115	461,323
1872	1.763,227	210,754	196,915	163,681	800,418
1873	1.562,112	17,281	264,664	248,957	505,534
1874	1.610,612	3,220	205,786	264,368	728,028
1875	1.959,982	6,518	313,078	256,799	738,793
1876	2.054,294	6,120	390,383	444,438	577,082
1877	1.677,963	7,320	215,698	318,622	738,568
1878	2.570,801	6,925	556,372	257,689	1.111,005
1879	2.632,749	144,656	536,492	249,773	1.135,005

Стало быть мы привозимъ изъ Персіи главнымъ образомъ тѣ произведенія, которыя удобно могли бы имѣть дома, но, тѣмъ неменѣе, изъ такого привоза видно, что передъ лицомъ Персіи мы представляемъ Европу и пользуемся персидскою производительностью для Россіи, точно также какъ пользуется нами западная Европа, при посредствѣ Чернаго и Балтійскаго морей.

Зная такое положеніе нашей торговли въ Каспійскомъ бассейнѣ

и принадлежность Россіи прилежащихъ ему странъ—не трудно опредѣлить, въ чемъ состоятъ здѣсь русскіе интересы? Въ виду недавняго покоренія этихъ странъ, здѣсь существуютъ русскіе интересы всѣхъ категорій: военно-стратегическіе, политическіе, экономическіе и торговые, которые мы и разсмотримъ отдѣльно.

Персія, конечно, можетъ объявить войну Россіи, но это до такой степени несообразно съ собственными ея интересами, что едва ли слѣдуетъ выдвигать впередъ наши военностратегическія задачи относительно наступленія и обороны со стороны Персіи, тѣмъ болѣе, что у насъ есть прямой, готовый путь наступленія черезъ Каспійское море и Закавказье. Послѣднее, вслѣдствіе политическихъ перемѣнъ, произшедшихъ на Балканскомъ полуостровѣ, нынѣ представляетъ единственный театръ для войны Россіи съ Турціей; а такъ какъ война съ Турціей неизбѣжно вызываетъ прекращеніе мореходства на Черномъ морѣ,—то Каспійское море, какъ это было во времена Петра I и Екатерины II, есть въ наше время и будетъ въ будущемъ, — составлять главный путь для снабженія боевыми, интендантскими и продовольственными припасами нашихъ войскъ, дѣйствующихъ противъ Турціи въ Малой Азіи. Мы уже говорили какъ много потеряла Россія въ двѣ послѣднія Турецкія войны, неимѣя удобнаго пути отъ Баку и до Баку, что теперь будетъ отчасти исправлено постройкою Бакинскаго участка Закавказской дороги съ вѣроятнымъ проложеніемъ вѣтви отъ Тифлиса до Карса. Но и при этомъ путь до *Баку изъ Россіи* останется также мало обезпечённымъ какъ и прежде, ибо замерзаніе Волги и сѣвернаго Каспія можетъ прекратить поставку снабженій именно въ то время, когда это будетъ наиболѣе необходимо. А поэтому прямая дорога отъ Царицына къ Баку представляетъ неотразимое требованіе для огражденія нашихъ военностратегическихъ интересовъ въ Закавказьѣ. Конечно, можно говорить, что и черезъ Ростовъ-Владикавказъ можно доѣхать до Карса,—но всякій сколько нибудь понимающій дѣло военный человѣкъ признаетъ безъ спора, что эта линія лежитъ вдали отъ Волги, по которой будутъ направлены и гдѣ могутъ замерзнуть направленные въ Закавказье военные грузы. Передвиженіе же таковыхъ зимою съ Волги до Ростово-Владикавказской дороги обойдется пожалуй дороже того, во что обойдется прямая перевозка ихъ на Петровскъ и Баку. Впрочемъ, какое бы

важное значеніе ни придумали для Ростово-Владикавказской дороги, при военныхъ дѣйствіяхъ въ Закавказьѣ,—соединеніе ея съ Петровскомъ даетъ полную возможность извлечь изъ этой линіи всю предполагаемую пользу для нашихъ военныхъ дѣйствій въ Закавказьѣ. Важность же и польза прямой линіи отъ Царицына къ Петровску оттого нисколько не пострадаетъ.

Наши политическія задачи во вновь покоренныхъ странахъ состоятъ въ полномъ ихъ умиротвореніи, которое можетъ быть достигнуто только численнымъ преобладаніемъ русскаго элемента надъ каждою изъ отдѣльныхъ этнографическихъ особей. Поэтому колонизація для водворенія избытка населенія внутреннихъ губерберній составляетъ одну изъ важнѣйшихъ современныхъ государственныхъ задачъ Россіи, такъ какъ колонизація, разумно направленная, представляетъ самое сильное средство дальнѣйшаго развитія могущества Россіи. При этомъ сердечно-добродушномъ отношеніи, котораго всегда держалась Россія съ покоренными вновь народами, и которому мы вполнѣ сочувствуемъ,—русская колонизація нигдѣ не водворялась насильственно, съ искуственнымъ истребленіемъ туземнаго населенія, какъ это дѣлалось у просвѣщенныхъ европейцевъ: у Англичанъ въ Австраліи, у американцевъ на окраинахъ и у нѣмцевъ въ Эльзасъ-Лотарингіи. У насъ ассимиляція разноплеменныхъ народовъ, вошедшихъ въ составъ Россійскаго государства,—предоставляется времени, естественному вліянію болѣе сильнаго племени на слабыя и доброй волѣ покоренныхъ народовъ. Триста лѣтъ тому назадъ покорено царство Казанское и Сибирь, но всѣ ихъ прежнія этнографическія особенности до сихъ поръ существуютъ. Тѣмъ замѣтнѣе должны быть этнографическія особенности кавказскихъ, закавказскихъ и закаспійскихъ туземцевъ, изъ которыхъ грузины и армяне, поступившіе первыми подъ державу россійскою, находятся въ составѣ послѣдней только 82 года. Торопиться намъ, конечно, некуда а потому никто не станетъ рекомендовать никакихъ насильственныхъ мѣръ для усиленія русской колонизаціи, но, тѣмъ не менѣе, это не препятствуетъ существованію того факта, что все то, что содѣйствуетъ сближенію разноплеменныхъ подданныхъ Россіи—должно быть весьма полезно для упроченія ея политическаго могущества. А, какъ доказалъ опытъ покоренія Кавказа, ничто не содѣйствуетъ

такъ сильно сближенію какъ водвореніе русскихъ колоній, среди полудикихъ азіятскихъ племенъ. Поэтому развитіе русской колонизаціи во всѣхъ малонаселенныхъ земляхъ, прилегающихъ къ Каспійскому бассейну, должно быть признано за самую важную политическую задачу Правительства.

Такъ какъ русская колонизація должна водворяться естественнымъ путемъ, безъ всякаго насилія, и даже безъ всякаго стѣсненія настоящихъ обитателей,—то она становится исполнимою только при условіи удобныхъ путей сообщенія между внутренними губерніями, съ избыткомъ русскаго населенія, и тѣми малонаселенными или пустопорожними землями, которыя завоеваны русскимъ оружіемъ въ бассейнѣ Каспійскаго моря. Примѣръ значенія удобныхъ сообщеній мы видимъ на сѣверномъ Кавказѣ, гдѣ недавно русскихъ почти не было, а теперь они составляютъ преобладающій элементъ. Съ другой стороны, имѣемъ примѣръ Закавказья, гдѣ русскаго элемента почти нѣтъ, несмотря на 82 лѣтнее пребываніе здѣсь безчисленной русской администраціи и прогрессивно увеличивавшейся арміи, иногда достигавшей 250 тыс. человѣкъ. Сѣверный Кавказъ есть продолженіе Земли Войска Донскаго и Астраханской губерніи,—откуда всякій крестьянинъ на собственномъ возу можетъ пріѣхать въ Терскую и Кубанскую область. Закавказье совершенно изолировано отъ Россіи Кавказскимъ хребтомъ и проложенными черезъ него улучшенными сообщеніями, періодически закрываемыми для движенія. Дорога Ростово-Владикавказская,—если бы даже она и не упиралась въ неприходимый, заоблачный хребетъ, способный испугатъ своею недоступностью жителя равнинъ,—ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть дорогою для колонистовъ въ Закавказье, такъ какъ она начинается на окраинѣ Россіи—въ Ростовѣ, куда требуется постоянный притокъ русскаго рабочаго населенія и гдѣ оно находитъ себѣ большій заработокъ и лучшія условія существованія, чѣмъ дома, на сѣверѣ. Для привлеченія колонистовъ въ Закавказье—оно должно быть соединено прямою дорогою съ внутренними губерніями, гдѣ есть избытокъ населенія. Тогда рабочее и крестьянское населеніе могло бы постепенно передвигаться въ Закавказье на заработки, и могло бы познакомиться съ его богатствами и средствами ихъ эксплуатаціи, прежде своего водворенія. Стало быть, только прямая дорога изъ внутреннихъ губерній въ

Закавказье можетъ удовлетворить основной политической нашей задачѣ на окраинахъ, именно: полному ихъ умиротворенію посредствомъ колонизаціи.

Наши экономическіе интересы въ Каспійскомъ бассейнѣ такъ очевидны, что кидаются въ глаза. Зачѣмъ намъ покупать рисъ, хлопокъ и пр. въ Египтѣ, Индіи и Америкѣ; зачѣмъ возить все это черезъ моря и океаны, съ платою иностранцамъ за перевозку и комиссію,—когда все это мы можемъ съ выгодою культивировать на своихъ земляхъ и доставлять водою и по желѣзнымъ дорогамъ, въ нѣсколько разъ короче, чѣмъ дѣлаемъ это нынѣ? Зачѣмъ платитъ намъ за всѣ эти предметы звонкою монетою, которой у насъ нѣтъ, когда мы можемъ покупать то же самое, не только на кредитные билеты, но пользуясь взаимнымъ кредитомъ у себя дома? Зачѣмъ намъ изъ этихъ покупокъ дѣлать причину паденія курса кредитнаго рубля, т. е. кредита правительства, когда запросъ на культуру этихъ статей привоза можетъ быть источникомъ благосостоянія массы народа и средствомъ увеличенія доходовъ и кредита правительства? Если нашъ хлопокъ или рисъ не такъ хороши, какъ индѣйскій или американскій, то это зависитъ вовсе не отъ почвы и климата, а только отъ дурныхъ сѣмянъ, отъ дурнаго ухода за растеніемъ и отъ неумѣлаго сбора продукта. Все это устранимо, но никто не можетъ устранить того очевиднаго факта, что культура нынѣ безплодныхъ прикаспійскихъ степей потребуетъ большихъ капиталовъ для ирригаціи, безъ которой невозможно водвореніе колонистовъ и болѣе совершенная культура сельскихъ произведеній. Очевиденъ фактъ, что такая затрата капиталовъ невозможна ранѣе того, какъ установится дешевое и удобное сообщеніе со внутренними мануфактурными губерніями Россіи, гдѣ существуетъ запросъ на предметы этой культуры, имѣются капиталы и интеллигентные люди, которые могутъ затратить капиталы на культуру произведеній, при существующемъ постоянномъ на нихъ запросѣ и правильной удобной ихъ доставкѣ, безъ чего сбытъ произведеній невозможенъ.

Наши торговые интересы въ бассейнѣ Каспія уже выражены выше въ цифровыхъ данныхъ: мы покупаемъ здѣсь сырье для нашихъ фабрикъ и продаемъ свои фабрикаты. Если мы продаемъ слишкомъ мало, то такова есть наша непремѣнная воля, въ силу

которой мы дешево перевозимъ безпошлинно англійскихъ товаровъ въ среднемъ на 27°/o болѣе, чѣмъ продаемъ сами. Такъ, въ 1879 году мы продали въ Персію товаровъ на 3.422,233 руб., а транзитомъ привезли туда иностранныхъ товаровъ на 4.664,074 р., т. е. на 1.241,841 руб. болѣе чѣмъ отпустили сами. Несправедливо стало быть жаловаться на самый персидскій рынокъ, который и теперь требуетъ въ 2¹/₄ раза болѣе товаровъ, чѣмъ отпускаемъ мы, а приходится жаловаться на самихъ себя. Но кто же эти *сами?* У насъ принято обвинять русскихъ купцовъ, ихъ неразвитость, недостатокъ предпріимчивости и пр.; но это очевидно неправильно! Торговля устанавливается на удобныхъ путяхъ и избѣгаетъ путей неудобныхъ. А такъ какъ путь изъ Москвы въ Закавказье и Персію по Волгѣ и Каспію крайне неудобенъ и непостояненъ, вслѣдствіе замерзанія рѣки, дурнаго состоянія судоходства и недоступности устьевъ, то нельзя и требовать, чтобы здѣсь установилась, а тѣмъ болѣе быстро развивалась русская торговля. Постройка Ростово-Владикавказской дороги очевидно не могла поправить дѣла, ибо она идетъ не изъ Москвы и не въ Закавказье, а только доходитъ до Осетіи, и можетъ служить лишь для сбыта кавказскаго сырья за границу. Ростовъ вовсе не складъ русскихъ мануфактурныхъ товаровъ, а мѣсто ихъ потребленія. Возить русскіе мануфактуры изъ Ростова, а не изъ Москвы и Нижняго-Новгорода, значитъ получать ихъ изъ вторыхъ рукъ и возить кружнымъ путемъ, что даетъ основаніе два раза увеличивать цѣну русскихъ фабричныхъ издѣлій или, другими словами, создаетъ препятствія къ усиленію сбыта русскихъ произведеній. Первое условіе для организаціи крупной торговли—это покупка изъ первыхъ рукъ и дешевая доставка. Безъ удовлетворенія этихъ условій торговля переходитъ къ мелкимъ торговцамъ и обращается въ такое ничтожество, до котораго дошла наша торговля съ Персіей, вслѣдствіе широкаго взгляда кавказской администраціи на иностранный транзитъ и увѣренности нашихъ стратеговъ, что вести дорогу изъ мѣстъ потребленія мануфактурныхъ товаровъ также выгодно для русской промышленности, какъ и вести ее изъ мѣстъ производства русскихъ фабрикатовъ. Купцы конечно вездѣ пройдутъ и будутъ торговать даже при пособіи Ростово-Владикавказской дороги, но русская торговля, при такомъ положеніи вещей, не будетъ въ состояніи снабжать сосѣднія земли дешевыми и хо-

рошими товарами, ибо изъ рукъ крупныхъ негоцiантовъ она перейдетъ въ руки торгашей, способныхъ только уронить ея значенiе своимъ корыстолюбiемъ.

Вышеизложеннаго, полагаемъ, вполнѣ достаточно для доказательства того, что наиболѣе короткая и удобная желѣзная дорога изъ Москвы черезъ Царицынъ по Каспiйскому побережью до Баку — одна можетъ удовлетворить всѣ военно стратегическiе, экономическiе, политическiе и торговые интересы Россiи въ бассейнѣ Каспiйскаго моря.

II.

Несоотвѣтственность построенныхъ на Кавказѣ желѣзно-дорожныхъ линiй.

а) линiя Ростово-Владикавказская.

Линiя Ростово-владикавказская построена, руководствуясь почтовымъ дорожникомъ, для сокращенiя времени переѣзда курьеровъ и чиновниковъ, ѣдущихъ на Кавказъ и обратно. Другого стратегическаго и даже торгово-экономическаго значенiя она не имѣетъ и имѣть не можетъ до пересѣченiя ея другою, перпендикулярною линiею, которая собрала бы на эту дорогу всѣ произведенiя предгорiй Кавказскаго хребта отъ Чернаго моря до Каспiйскаго. Въ Владикавказѣ дорога начинается отъ безплодныхъ, большую часть года покрытыхъ снѣгомъ, горъ Осетiи, которыя не допускаютъ постояннаго сообщенiя съ Закавказьемъ, не даютъ никакихъ грузовъ и затрудняютъ доставку таковыхъ изъ Закавказья. Другой конецъ этой линiи находится въ Ростовѣ, который не имѣетъ никакого ни стратегическаго, ни политическаго значенiя и можетъ служить только отпускнымъ портомъ для сырыхъ произведенiй сѣвернаго Кавказа. Соединенiе двухъ подобныхъ городовъ желѣзною дорогою видимо не можетъ придать имъ никакого стратегическаго значенiя и политико-экономической важности. Такихъ линiй у насъ построено не мало, въ перiодъ концессiонерной горячки, и стратегическое ихъ значенiе состоитъ въ томъ, что они не имѣютъ ника-

кого смысла безъ продолженія ихъ далѣе, т. е. безъ выдачи слѣдующей концессіи. Отсюда настоятельные хлопоты о сверленіи кавказскаго хребта, о прямой дорогѣ черезъ горы въ Тифлисъ, о дальнѣйшемъ продолженіи на Джульфу, потомъ Тавризъ, потомъ въ Индію!.. И если бы финансовые рессурсы Россіи то позволяли, у насъ бы давно строился этотъ удивительный путь въ Индію, и, въ добавокъ, строился бы съ такого звѣна, которое, подобно Ростово-владикавказской линіи, направилось бы отъ безплоднаго города Тифлиса до мѣстечка Джульфы, все значеніе коего исчерпывается тѣмъ, что оно лежитъ на границѣ Персіи!.. И вотъ, соединеніемъ такихъ то важныхъ пунктовъ, думали удовлетворить всѣ военно-стратегическіе, политическіе, политико-экономическіе интересы Россіи въ Закавказьѣ, да ужъ кстати подкопать англійское могущество въ Индіи...

Несообразность Ростова, какъ отпускнаго порта для Закавказья, сдѣлается очевидною, если мы припомнимъ, что отъ Тифлиса до Владикавказа 200$^3/_4$ верстъ, отъ Владикавказа до Ростова 652 версты, всего 852 версты, тогда какъ въ самомъ Закавказьѣ построены другія линіи отъ Тифлиса до Поти 289 верстъ и до Батума 336 верстъ, причемъ грузъ попадетъ въ незамерзающіе порты, тогда какъ до замерзающаго зимою Ростова придется сдѣлать въ трое длиннѣйшій путь... стало быть, отпускать что либо, кромѣ курьеровъ и чиновниковъ, изъ Тифлиса на Ростовъ нѣтъ никакой возможности, и соединеніе съ нимъ Тифлиса, для отпускной торговли Закавказья, вовсе не нужно... Но такіе очевидные факты не имѣютъ значенія для нашихъ стратеговъ, и они доказываютъ, что, если между Тифлисомъ и Владикавказомъ, вмѣсто шоссе, построить желѣзную дорогу, то все торговое движеніе измѣнится... Но, вопреки этому ученому взляду, смѣемъ думать, что разстоянія отъ Ростова, Батума и Поти до Тифлиса останутся прежнія, а если это не измѣнится, то значеніе Ростово-владикавказской линіи для закавказской торговли останется то же самое, какъ и нынѣ. Если по этой линіи будетъ просверленъ Кавказскій хребетъ, то это не много прибавитъ краткости или удобства пути черезъ горы. Проходя болѣе 100 верстъ по тонелямъ и глубокимъ траншеямъ, на высотѣ свыше 3000 футъ, — т. е. на высотѣ сурамскаго перевала, имѣющаго болѣе южное положеніе и многочисленное населеніе, дорога

черезъ главный хребетъ будетъ находится въ несравненно худшихъ условіяхъ, относительно ея расчистки отъ снѣжныхъ заносовъ, вслѣдствіе большой суровости климата и отсутствія населенія. Опытъ Сурамскаго перевала заставляетъ принять за доказанное, что зимою на всемъ протяженіи свыше 3000 футъ сообщеніе будетъ постоянно прерываться. А такъ какъ дорога чрезъ главный хребетъ пройдетъ на такой высотѣ до 100 верстъ, то, очевидно, нужны будутъ цѣлые мѣсяцы для очистки желѣзнодорожныхъ траншей, при чемъ придется расчищать не одинъ узкій проходъ для саней въ одну лошадь, что нынѣ достаточно для возстановленія сообщенія по военно-грузинской дорогѣ, а надо будетъ вынуть изъ траншеи снѣгъ на всю широту поѣзда, что потребуетъ не дней, а цѣлыхъ недѣль работы. И вотъ такую-то, періодически прерывающуюся, по естественнымъ причинамъ, линію, для доказательства ея необходимости, рѣшаются признавать за стратегическую, забывая не только снѣгъ, возможность разрушенія моста или тоннеля, но и легкость возстанія дикарей, обитающихъ вблизи этой дороги!.. Впрочемъ, г. Илавскій точными вычисленіями вынулъ почву изъ подъ этой стратегіи, доказавъ, что полкъ проѣдетъ скорѣе изъ Владикавказа въ Тифлисъ, а цѣлый корпусъ, съ большими удобствами и быстротою, доберется до Тифлиса объѣздомъ на Петровскъ и Баку. Замѣтимъ при этомъ, что, для торжества своихъ невѣрныхъ соображеній, наши стратеги и экономисты употребляютъ свой особенный счетъ: они говорятъ о Россіи и вводятъ въ расчетъ Ростовъ на Дону, умалчивая, что этотъ городъ, лежащій на приморской окраинѣ Россіи, самъ по себѣ не имѣетъ и не можетъ имѣть никакого стратегическаго, военнаго, политическаго и торгово-экономическаго значенія для Закавказья. Войска здѣсь никогда не сосредоточиваются, какъ при какой нибудь крѣпости, но расквартированы по всей Россіи и болѣе въ средней ея полосѣ, чѣмъ въ степяхъ Новороссіи; всѣ боевыя и интендантскія снабженія идутъ изъ Петербурга на Москву и Нижній; всѣ продовольственныя запасы заготовляются для всей русской арміи въ бассейнѣ Волги и Камы, а Ростовъ на Дону все таки выходитъ важнымъ опорнымъ пунктомъ, отъ котораго наши стратеги, вопреки дѣйствительности, считаютъ передвиженія войскъ и снабженій въ Закавказье! Они не хотятъ знать, что все это должно прежде всего направить изъ

внутреннихъ губерній на Ростовъ — и тогда можно будетъ вести въ Закавказье изъ Ростова. Опровергать такую стратегію не возможно, такъ какъ послѣдователи ея не хотятъ слушать того, что имъ не нравится!

За признаніемъ стратегическаго значенія дѣлается еще болѣе мудреное дѣло: путь черезъ Ростовъ, Владикавказъ и Тифлисъ признается міровымъ торговымъ путемъ, если продлить его на Джульфу, Тавризъ, Мешхедъ, Гератъ, Кандагаръ до Шикарпура, т. е. по наилучшему направленію, указанному Роулинсономъ и изслѣдованному Кавказскимъ отдѣленіемъ русскаго Техническаго общества. Что путь, указанный г. Раулинсономъ, наиболѣе удобенъ для соединенія непрерывнымъ желѣзнымъ путемъ Европы (черезъ Скутари) и Индіи—это вѣрно: но отсюда вовсе не слѣдуетъ, что примкнуть къ этому пути русскую желѣзнодорожную вѣтвь, проходящую чрезъ Закавказье, выгоднѣе на Джульфу и Тавризъ, а не на Аджи-Кабулъ и Тегеранъ, что сокращаетъ длину пути въ пользу русскихъ грузовъ.

Дѣйствительно—отъ Тифлиса до Джульфы	441	верста
Отъ Джульфы до Тегерана 108³/₄ фарсиховъ, считая по 6 верстъ	652¹/₂	„
Всего . . .	1093¹/₂	версты

Отъ Тифлиса до Аджи-Кабула.	395¹/₄	вер.
„ Аджи-Кабула до Астары .	206¹/₂	„
„ Астара Регитъ	147	„
„ Регитъ Тегеранъ	290	„
Всего. . .	1038³/₄	вер.

Всѣ разстоянія между Аджикабуломъ и Тегераномъ взяты по почтовому дорожнику и должны быть менѣе при постройкѣ желѣзной дороги; но и теперь они составляютъ сокращеніе пути на 54³/₄ верстъ.

Если взять разстояніе отъ Москвы, то получимъ:
По первому направленію:

Москва-Козловъ-Ростовъ . .	1149	верстъ
Ростостовъ-Владикавказъ. . .	652	„

Владикавказъ-Тифлисъ. . .	$200^3/_4$	верстъ
Тифлисъ-Тегеранъ.	$1093^1/_2$	„
Всего. . .	$3095^1/_4$	верстъ.

По второму направленію:

Москва-Козловъ-Ростовъ . .	1149	верстъ.
Ростовъ-Прохладная. . . .	554	„
Прохладная-Петровскъ. . .	293	„
Петровскъ-Баку	339	„
Баку-Аджи-Кабулъ	$117^3/_4$	„
Аджи-Кабулъ-Тегеранъ. . .	$643^3/_4$	„
Всего . . .	$3096^1/_2$	верстъ,

т. е. разстояніе почти равное. Но если вмѣсто кружной дороги на Ростовъ-Прохладную-Петровскъ-Баку будетъ проведена прямая линія изъ Москвы на Царицынъ-Петровскъ-Баку, сокращающая длину пути не менѣе 350 верстъ,—сравнительно съ кружной дорогой,—то станетъ очевиднымъ, что для мірового торговаго пути черезъ Тегеранъ въ Индію вовсе нѣтъ надобности сверлить тонель и переходить главный хребетъ, а выгоднѣе провести болѣе короткую дорогу по Прикаспійскому краю, гдѣ нѣтъ никакихъ техническихъ трудностей, гдѣ поверстная стоимость будетъ менѣе, а тарифъ перевозки поэтому дешевле.

б). Линія Поти-Баку.

Въ основу начертанія этой линіи положена тоже ошибочная идея, которая сдѣлала всю сѣть нашихъ желѣзныхъ дорогъ главнымъ орудіемъ раззоренія, а не благосостоянія Россіи. Она идетъ отъ моря до моря, для сбыта за границу естественныхъ произведеній всего Закавказья и для удешевленія иностраннаго транзита въ Персію... Значитъ, вся Европа должна благодарить кавказскую администрацію, что она, прежде всего и больше всего, позаботилась объ интересахъ Европы въ Закавказьѣ, отдавая имъ предпочтеніе предъ своими собственными. Постараемся разъяснить это фактически.

Открытіе морского пути въ Индію черезъ Суэзскій каналъ, какъ извѣстно, отняло у Англіи исключительное, передъ другими евро-

пейскими государствами, преимущество *краткости пути* и стало быть дешевизны перевозки всѣхъ грузовъ съ дальняго востока.— Теперь не только Италія, Греція, Австрія и Франція, но даже Россія ближе къ Индіи чѣмъ Англія; именно: отъ Бомбея до Лондона 6,024 морск. миль, до Одессы 3,952 и до Севастополя 3,894 морск. мили.

Въ виду такого преимущества другихъ государствъ, Англія придумываетъ средства возстановить свое прежнее первенство; чего между прочимъ предполагаетъ достигнуть постройкою непрерывной желѣзной дороги отъ Скутари черезъ Малую Азію на Тегеранъ, Гератъ, Кандагаръ, Кветту, по Боланскому проходу, въ Шикарпуръ. Приблизительно при этомъ получатся такія цифры перевозки [1]):

	Разстояніе до Шикарпура:	Стоимость одного пуда груза по 1/25 съ пуда версты.	
Отъ *Парижа* на Вѣну, Константинополь и Тегеранъ	7101 вер.	2 р. 84 к.	
„ *Лондона*, Остенде, Константиноп. и Тегеранъ.	6808 „	2 „ 75 „	Не считая перегрузки и переѣзда через Ламаншъ.
„ *Берлина* на Вѣну, Константиноп. и Тегеранъ.	6529 „	2 „ 61 „	
„ *Вѣны* — Константинополь и Тегеранъ . .	5775 „	2 „ 31 „	
„ *Москвы*—Ростовъ, Тифлисъ и Тегеранъ. . .	2255 „	2 „ 10½ „	
„ *Константинополя* черезъ Тегеранъ . . .	4300 „	1 „ 72 „	
„ *Тегерана* до Шикарпура.	2160 „	— „ 86¼ „	
„ *Поти* — Тегеранъ, Джульфа.	3542½ „	1 „ 41¼ „	
„ *Поти* — Аджикабулъ, Астара	3454 „	1 „ 38 „	

[1]) О путяхъ для торговли Россіи съ Азіей. Н. Шаврова. С.-Петербургъ 1873, стран. 54.

Непрерывность желѣзнодорожнаго пути представляетъ громадное значеніе для пассажировъ, для которыхъ сокращеніе времени переѣзда есть главное средство сокращенія дорожныхъ расходовъ... Относительно же передвиженія грузовъ изъ Индіи въ Европу рѣшительный голосъ принадлежитъ цѣнности грузовъ. Стоимость перевозки по непрерывной желѣзной дорогѣ, при тарифѣ $^{1}/_{12}$ или даже $^{1}/_{25}$, обойдется отъ Остенде до Ширкапура отъ 5 руб. 68 до 2 руб. 84 коп.—а это заставляетъ думать, что дешевые колоніальные товары, напр., рисъ и сырье для фабрикъ,—не вынесутъ перевозки по желѣзной дорогѣ, но, по прежнему, будутъ доставляться въ Европу моремъ, такъ какъ фрахтъ, напримѣръ отъ Хон-коу до Одсесы, па пароходахъ обходится отъ 50 до 70 коп. съ пуда.—Поэтому можно съ увѣренностью полагать, что непрерывный желѣзнодорожный путь въ Индію будетъ служить только для перевозки цѣнныхъ грузовъ и въ особенности пассажировъ.

Приведенныя выше цифры стоимости перевозки съ очевидностью указываютъ, что перевозить грузы по непрерывной желѣзной дорогѣ—невыгоднѣе всѣхъ для Англіи, которая больше всѣхъ заботится объ этой дорогѣ.—Но если товары, нагруженные на суда въ Лондонскихъ докахъ, вмѣсто Остенде, гдѣ начинается для англичанъ непрерывная желѣзная дорога въ Индію, направить прямо моремъ въ Константинополь—то дешевизна перевозки грузовъ переходитъ на сторону Англіи. Если же англичане продолжатъ морскую перевозку до Поти, то стоимость перевозки грузовъ для Англіи уменьшится вдвое — а слѣдовательно, даже при существованіи непрерывной желѣзной дороги отъ Константинополя (Скутари), для Англіи болѣе выгодно пользоваться, для передвиженія грузовъ въ Индію,—нашею Закавказскою желѣзною дорогою, если таковая будетъ продолжена до Тегерана.—А отсюда видно, что построенная на русскія деньги линія Поти-Баку сокращаетъ путь англійскимъ товарамъ на персидскій и средне-азіятскій рынокъ, чего не достигается въ пользу русскихъ товаровъ,—и потому необходимо придти къ сдѣланному выше заключенію, что Закавказская желѣзная дорога болѣе удовлетворяетъ англійскимъ, чѣмъ русскимъ торговымъ интересамъ.

Впрочемъ и другія европейскія государства, подобно Англіи, могутъ достигнуть удешевленія доставки въ Индію, пользуясь За-

кавказскою желѣзною дорогою. — Для этого Францiя можетъ направлять свои грузы прямо изъ Марселя на Поти-Батумъ и получить передъ Англiей сокращенiе морского пути. Германiя и Австро-Венгрiя могутъ направлять свои грузы черезъ Одессу на Поти-Батумъ, объ чемъ даже былъ представленъ барономъ Оффенгеймомъ грандiозный проэктъ (во время постройки стратегической желѣзной дороги изъ Одессы въ Бердичевъ), — съ учрежденiемъ въ Одессѣ порто-франко для европейскаго транзита, отправляемаго изъ Одессы чрезъ Закавказье.

Такимъ образомъ, въ случаѣ постройки непрерывной желѣзной дороги отъ Скутари до Шикарпура и при соединенiи съ этою линiею сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ черезъ Закавказье у Тегерана,—наши отпускные порты: Одесса, Поти, Батумъ могутъ прiобрѣсть громадное торговое значенiе, такъ какъ Черное море обращается въ часть великаго международнаго пути. Это можетъ вызвать, неожиданно для насъ самихъ, оживленiе береговъ Чернаго моря и усиленiе торговаго мореходства, о чемъ такъ давно и такъ безплодно разглагольствуютъ въ газетахъ и ученыхъ обществахъ... Но это только одна сторона медали, а надо посмотрѣть и оборототную ея сторону.

Ближайшимъ результатомъ направленiя всего европейскаго транзита чрезъ Закавказье будетъ заполненiе персидскаго и средне азiятскаго рынковъ европейскими мануфактурами, съ которыми, до сихъ поръ, мы можемъ съ трудомъ конкурировать внутри Россiи, даже при высокой покровительственной пошлинѣ, а потому усиленный сбытъ ихъ на сосѣднихъ рынкахъ, при отсутствiи удобныхъ съ ними сообщенiй изъ Москвы, равносиленъ совершенному закрытiю этихъ рынковъ для русской заводско-фабричной промышленности. Въ общей части настоящей статьи приведены доказательства, что развитiе русской заводско-фабричной промышленности составляетъ одно изъ необходимѣйшихъ условiй благосостоянiя массы русскаго народа. Но кромѣ того, при современномъ состоянiи техники войны и при общей военной повинности, вызывающей всѣ силы народа при внѣшней войнѣ, успѣхъ послѣдней зависитъ не только отъ храбрости, мужества войскъ и искусства военачальниковъ, но отъ всевозможности быстраго передвиженiя массъ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ и отъ изобилiя боевыхъ

снабженій. Такимъ образомъ, развитіе желѣзнодорожной сѣти, ея ремонтъ и снабженіе подвижнымъ составомъ, безчисленныя мастерскія для дѣйствій артиллеріи, флота и арміи—составляютъ нынѣ не только экономическую потребность, *но средство безопасности и защиты государства.* А потому, это естественно вызываетъ организацію самостоятельной заводско-фабричной промышленности въ государствѣ, дабы, въ случаѣ войны, не пришлось, для веденія таковой, прибѣгать къ заказамъ за-границею и къ контробандной доставкѣ заказовъ по закрытымъ морямъ и чрезъ земли враждебныхъ правительствъ. Не надо быть военнымъ спеціалистомъ для пониманія того, что подобное положеніе государства можетъ сдѣлать вопросомъ самое его существованіе, и, во всякомъ случаѣ, передаетъ всѣ шансы успѣха войны въ руки непріятеля. Отсюда слѣдуетъ, что всѣ жертвы правительства, въ мирное время, для наиболѣе широкаго развитія внутренней заводско-фабричной промышленности, вполнѣ оправдываются высокимъ значеніемъ этой отрасли народной дѣятельности въ защитѣ безопасности государства, что безспорно составляетъ основную задачу каждаго правительства. На этомъ основаніи, первенствующею заботою русскаго правительства должно быть развитіе собственной заводско-фабричной промышленности, а это достигается, главнымъ образомъ, не субсидіями и покровительственными пошлинами, а *созданіемъ и охраненіемъ рынковъ покупки сырья и сбыта заводско-фабричныхъ произведеній.* Всякому ясно, что какъ бы ни были велики выгоды отъ привлеченія иностраннаго транзита чрезъ Закавказье, нельзя поставить ихъ въ параллель съ интересами самостоятельнаго существованія государства и внѣшней политической его независимости отъ сосѣдей. Предпочтеніе европейскаго транзита сбыту собственныхъ заводско-фабричныхъ произведеній—было бы непростительною ошибкою со стороны тѣхъ администраторовъ, которые занимаютъ государственные посты, ошибкою, доказывающею непониманіе, съ ихъ стороны, значенія заводско-фабричной производительности въ государствѣ. А потому воспрещеніе безпошлиннаго транзита чрезъ Закавказье представляется самою правильною мѣрою.

Впрочемъ, препятствіе къ развитію иностранной торговли не развиваетъ еще нашу собственную. Для послѣдней цѣли необхо-

димъ дальнѣйшій шагъ, именно: открытіе удобнаго сообщенія отъ Москвы и Волги, для доставки въ Закавказье и на персидскій рынокъ русскихъ фабрично-заводскихъ произведеній, въ теченіи круглаго года и по дешевому тарифу, а также для перевозки такимъ же образомъ дешеваго сырья въ наши мануфактурныя губерніи. Это достигается постройкою непрерывной желѣзной дороги отъ Царицына, черезъ Петровскъ и Баку, до Тегерана, причемъ разстояніе отъ Москвы будетъ около 2,788 верстъ. А такъ какъ разстояніе отъ Поти, черезъ Аджи-Кабулъ, до Тегерана составляетъ до 1,327 верстъ, то иностранные товары будутъ имѣть проѣздъ по желѣзной дорогѣ на 1,461 верст. короче. Принимая тарифъ $^1/_{25}$ коп. съ пудоверсты, иностранцы могутъ перевозить свои товары въ Персію по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ и вывозить оттуда сырье для фабрикъ на $58^1/_2$ коп. съ пуда дешевле того, во что обойдется перевозка отъ Москвы въ Тегеранъ. Поэтому для уравновѣшенія расходовъ по перевозкѣ русскихъ грузовъ съ перевозкою европейскихъ товаровъ изъ Лондона, Марселя, Вѣны, Берлина чрезъ Поти, куда грузы доставляются моремъ съ платою 15—50 коп. съ пуда, необходимо возвысить желѣзнодорожный тарифъ для европейскаго транзита, такъ чтобы уравнять стоимость доставки груза до Тегерана изъ Москвы и Марселя. Взиманіе же большой платы за перевозку европейскаго транзита представляется мѣрою тѣмъ болѣе правильною, что иностранные государства не участвовали въ постройкѣ желѣзной дороги и потому должны за перевозку своихъ товаровъ платить болѣе чѣмъ русскій народъ, которому придется выплачивать весь капиталъ, затраченный въ дорогу, съ причитающимися на оный процентами. Этимъ путемъ доходность Закавказской желѣзной дороги можетъ быть значительно увеличена, а вредъ, наносимый ея постройкою русской промышленности и торговлѣ, можетъ быть обращенъ на пользу нашего отечества.

в) *Линія отъ Михайловскаго залива до Кизылъ-Арвата съ продолженіемъ ея до Серакса и Герата.*

Появленіе такого великаго международнаго торговаго пути произошло совершенно неожиданно и даже вопреки всѣхъ соображеній его авторовъ. Замѣчательно, крайне замѣчательно, что у

насъ въ Россіи стратегія, самая полезная, обучающая предусмотрительности, наука, ничего не предусмотрѣла, а перепутала удовлетвореніе всѣхъ торговыхъ, экономическихъ и политическихъ интересовъ Россіи! До сихъ поръ у насъ нѣтъ сибирской линіи, которая, проходя чрезъ Уралъ, обезпечивала бы удовлетвореніе потребности въ металлахъ для боевыхъ снабженій арміи и флота и для ремонта желѣзныхъ дорогъ, на случай закрытія морей и западной сухопутной границы. Рѣшившись построить эту линію, начало ея признали не у Нижняго Новгорода, а у Тюмени, гдѣ, поздравому смыслу, лежитъ конецъ ея! Теперь на промышленномъ съѣздѣ въ Москвѣ появился такой геніальный знатокъ нуждъ Руссіи, который постройкою Сибирской линіи, вздумалъ обойти Уралъ со всею его, вѣками собранною, горнозаводскою и машиностроительною производительностью! Передъ войной съ Турціей неожиданно замѣтили, что, построивъ 21,000 верстъ стратегическихъ дорогъ, совсѣмъ позабыли возможность идти войною на Турцію, почему пришлось спѣшно строить новыя линіи и ремонтировать старыя! Взамѣнъ того началась у насъ высокостратегическая дорога длиною 1,592 версты отъ Вязьмы, чрезъ Тулу до Оренбурга, откуда, въ случаѣ новаго появленія въ Россіи Наполеона и съ нимъ двадесяти языковъ, можетъ быть двинуто спѣшно два баталіона войскъ и башкирское ополченіе для защиты Москвы! Отчего не везетъ Россіи съ стратегическими соображеніями, секретъ этотъ извѣстенъ каждому и состоитъ въ томъ, что наши стратегическія соображенія совершаются подъ покровомъ канцелярской тайны и потому если ошибочное мнѣніе высокопоставленнаго лица восторжествуетъ, то поправить эту ошибку уже не представляется возможности. По законамъ канцеляріи—все возможно, кромѣ сознанія въ собственной ошибкѣ, а потому слѣдуетъ стоять на своемъ и развивать свою идею тѣмъ настойчивѣе, чѣмъ она несообразнѣе. Такова печальная исторія стратегическаго значенія Оренбурга, случайно оказавшагося центромъ пограничной администраціи, когда великія идеи Петра I, о пути въ Индію чрезъ Каспійскій бассейнъ, оказались не по силамъ разнымъ Биронамъ и они отказались отъ распространенія торговаго и политическаго вліянія Россіи до предѣловъ Индіи. Сдѣлать такой вредъ Россіи, подъ покровомъ канцелярской тайны,—было не трудно, но сознаться въ

томъ было нельзя! А потому, поставивъ Россію въ фактическую невозможность вести торговлю съ Средней Азіей и Персіей, канцелярія начала усиленно трудиться надъ составленіемъ проектовъ и предположеній объ улучшеніи русской торговли караваннымъ путемъ чрезъ Оренбургъ и безплодныя степи, отдѣляющія на сотни верстъ Россію отъ средне азіятскихъ государствъ. Стратегія явилась въ подмогу канцеляріи и, съ свойственною русской стратегіи дальновидностью, указала на Оренбургъ, какъ на базисъ военныхъ дѣйствій въ Средней Азіи, откуда мы и двинулись къ низовьямъ Сыръ-Дарьи, безплодно истребляя русскихъ солдатъ и средства государственнаго казначейства! Исторія оцѣнитъ подвигъ генерала Черняева, который, увидавъ въ натурѣ безобразіе Оренбургскаго стратегическаго базиса, вопреки приказанія и воплей канцелярскихъ стратеговъ, двинулся впередъ занять Туркестанъ и Ташкентъ и сдѣлалъ Оренбургъ совершенно ненужнымъ для Туркестанскаго генералъ-губернаторства! Но канцелярія не сдалась; Оренбургъ не только не потерялъ въ ея глазахъ стратегическаго значенія, но сдѣлался центромъ особаго военнаго округа, въ которомъ состояло войско $2^1/_2$ баталіона. Вѣроятно для утилизированія этой силы въ войнѣ съ Германіей, Оренбургъ соединили съ Вязьмой и Ригой. Далѣе признали удивительно важные преимущества Оренбурга для начала великаго международнаго пути въ Индію, который гг. Лессепсъ и Котаръ, весьма великодушно, изъявили желаніе построить на русскія деньги, съ цѣлію погубить англичанъ, снабдивши индѣйцевъ тульскими и и вяземскими пряниками.

Но исторія шла своимъ ходомъ, не соображаясь съ измышленіями канцелярій! Занятіе Хивы, Ферганы и доказанная возможность поворота Аму-Дарьи въ Каспій—прямо указали на правдивость мысли Петра Великаго, на необходимость базироваться на Каспій, а не на безплодныя оренбургскія степи. Съ другой стороны, дерзкіе грабежи текинцевъ вызвали необходимость занятія Ахалъ-Текинскаго оазиса, что, по причинамъ географическимъ, не можетъ быть сдѣлано со стороны Оренбурга, но совершилось со стороны Кавказа и Туркестана. Понятно, что иначе быть не могло: обѣ эти окраины должны же были когда-нибудь соединить свои силы для обороны средне-азіятской границы, а это возможно только при проложеніи удобнаго сообщенія вдоль ея и на мѣстности,

удобной для движенія и дѣйствія войскъ. Неудачныя попытки занять Ахалъ-Теке доказали несообразность основывать военныя дѣйствія на доставкѣ снабженій съ помощью верблюдовъ, что и вызвало проектъ постройки желѣзной дороги отъ берега Каспія до Ахалъ-Текинскаго оазиса. Но канцелярія прислужилась и здѣсь! Изъ экономіи, дорогу рѣшено было построить не отъ *Красноводска*, удобнаго естественнаго порта на восточномъ берегу Каспія, а отъ мелководнаго (до 3 футъ глубиною) и замерзающаго зимою Михайловскаго залива, гдѣ, на безводныхъ и безплодныхъ солончакахъ полуострова Дерджи, немыслимо устройство торговаго города. Изъ іюньской книжки *Вѣстника Европы* за 1881 годъ оказалось, впрочемъ, что, преслѣдуя чисто экономическія цѣли, заботясь только объ уменьшеніи текущихъ казенныхъ расходовъ на экспедицію въ Теке, наши стратеги успѣли соорудить самый удобный и кратчайшій путь изъ Европы въ Индію!.. Такой результатъ очевидно не могъ быть достигнутъ умомъ человѣческимъ, но представляется результатомъ особаго покровительства русской арміи со стороны вѣковѣчнаго ея патрона, Николая Чудотворца! Въ самомъ дѣлѣ, думали, думали наши стратеги, какъ бы подешевле отвезти солдатикамъ въ Теке немного муки и крупъ; выбрали дорогу въ такомъ темномъ углу, куда и съ моря не подъѣдешь,— и вдругъ оказывается: попали на большую дорогу изъ Европы въ Индію! И все это не во снѣ, а на яву; все это печатается самими стратегами... Генералъ Анненковъ даже вычисляетъ, что вновь открытый въ глубинѣ Михайловскаго залива ближайшій путь между Парижемъ и Шикарпуромъ идетъ черезъ Варшаву, Москву, Баку (куда еще нѣтъ дороги), Михайловскій заливъ, Кизылъ-Арватъ Сераксъ, Гератъ, Кандагаръ, Кветту и равняется 4,326 миль или 7,571 верстъ, тогда какъ путь, предлагаемый г. Лессепсомъ и Котаромъ, чрезъ Оренбургъ, Балхъ и Пешаверъ, составитъ 5,783 мили или 10,120 верстъ [1]).

Очевидно здѣсь вопросъ прямо поставленъ на ложную почву, такъ какъ сравненіе происходитъ между путемъ, придуманнымъ

[1]) О проектѣ гг. Котара и Лессепса былъ мною сдѣланъ докладъ Обществу содѣйствія русской промышленности и торговли въ 1875 году, напечатанный подъ заглавіемъ: *Китайская и Индійская желѣзныя дороги.*

г. Анненковымъ и проектомъ Лессенса, умалчивая о трудахъ Лондонскаго Королевскаго Общества, изслѣдовавшаго подробно вопросъ о наилучшемъ направленіи непрерывной желѣзной дороги въ Индію. Труды эти были подробно разобраны въ кавказскомъ отдѣленіи русскаго техническаго общества и напечатаны во II-мъ томѣ *Сборника свѣдѣній о Кавказѣ*, изданномъ кавказскимъ статистическимъ комитетомъ въ 1872 году. Изъ провѣрки І. П. Стебницкимъ разстояній по линіямъ, проектированнымъ г. Роулинсономъ, видно, что отъ Скутари до Шикарпура по наилучшему направленію на Тегеранъ, Гератъ, Кандагаръ будетъ (стр. 52 Сборн. свѣд. о Кавк., т. II) 4,300 верстъ. Отъ Скутари до Тегерана 2,140 вер. и отъ Тегерана до Шикарпура 2,160 верстъ. Стало быть, длина дороги въ Шикарпуръ черезъ Тифлисъ и Владикавказъ на Аджи-Кабулъ и Тегеранъ будетъ имѣть слѣдующую длину:

Отъ	Парижа	до	Варшавы	1,260	верстъ.
„	Варшавы	„	Владикавказа	2,472	„
„	Владикавказа	„	Тифлиса	$200^3/_4$	„
„	Тифлиса	„	Тегерана	$1{,}038^3/_4$	„
„	Тегерана	„	Шикарпура	2,160	„
			Всего	$7{,}131^1/_2$	верстъ.

Если же дорога будетъ направлена изъ Царицына прямо на Петровскъ, то длина исчисленной линіи сократится не менѣе, какъ на 350 верстъ. Цыфры эти показываютъ, что *самый ближайшій* путь г. Анненкова, длиною въ 7,571 верста, длиннѣе пути черезъ Тифлисъ на 440 верстъ и длиннѣе пути на Петровскъ на 750 верстъ. Кромѣ того, обѣ послѣднія линіи *непрерывныя*, тогда какъ путь г. Анненкова раздѣляется Каспійскимъ Моремъ, съ мелководнымъ заливомъ Михайловскимъ,—стало быть не имѣетъ главнаго достоинства—*непрерывности*.

По словамъ его изобрѣтателей, кизылъ-арватскій путь *имѣетъ преимущество передъ другими* ибо проходитъ *по неудобной для жизни степи всего 125 верстъ*, тогда какъ путь на Оренбургъ такой степи захватитъ болѣе 740 верстъ, а при желѣзной дорогѣ

изъ Александреты на Евфратъ и Тигръ встрѣтится до 720 верстъ безплодной степи.

Мы, съ своей стороны, прибавимъ къ этому то заключеніе, что если кизыль-арватскій путь лучше двухъ путей, приведенныхъ для сравненія, то все-таки онъ никуда не годится, ибо прокладываніе мірового торговаго пути черезъ *неудобныя для жизни степи*, въ обходъ плодоносныхъ областей Прикаспійскаго края, вдоль которыхъ лежитъ кратчайшій путь изъ Европы въ Индію, представляетъ столь безобразное непониманіе нуждъ Россіи и потребностей торговаго пути, что согласиться съ подобнымъ измышленіемъ нельзя.

Разложивъ передъ собой на столѣ планисферу, можно конечно водить по ней торговлю безпрепятственно, куда вздумается: черезъ моря, горы и степи; но въ дѣйствительности для торговли нужны удобства пути, какъ при отправкѣ, такъ и при перевозкѣ товаровъ. Путь, начинающійся въ Михайловскомъ заливѣ, неудобномъ для мореходства, мелководномъ и замерзающемъ зимою, не представляетъ никакихъ удобствъ для торговли. Товары изъ Москвы, напримѣръ, не могутъ попадать прямо на желѣзную дорогу, но должны быть направлены къ Каспійскому Морю, съ перегрузкою въ Астрахани; затѣмъ должны перегрузиться на мелкія баржи въ Красноводскѣ и тогда только могутъ быть доставлены на безплодный и безводный берегъ полуострова Дерджи, гдѣ нѣтъ и быть не можетъ значительнаго торговаго города. Далѣе идетъ узкоколейная дорога до Кизылъ-Арвата, которую еслибъ и продлжить до Серакса, то, за неимѣніемъ пути въ Индію на Гератъ и Кандагаръ, привезенные въ Сераксъ товары должны будутъ отправляться далѣе на верблюдахъ и вьюкахъ, а такое продолженіе транспортировки товаровъ уничтожаетъ все значеніе усиленной быстрой ихъ перевозки по желѣзной дорогѣ. Стало быть, пропагандируемый нашими стратегами міровой торговый путь въ сущности идетъ отъ недоступности Михайловскаго залива къ пустому пространству въ степи за Сераксомъ... А между тѣмъ, въ *Вѣстникѣ Европы* удостовѣрлется, будто бы задача, указанная Петромъ Великимъ, уже разрѣшена въ царствованіе Александра II. Дорога въ Индію будто бы уже начата, и если англичане построятъ желѣзную дорогу до Герата, а русскіе продолжатъ сераксскую линію

до этого же пункта, то въ 11 дней парового пути, *съ небольшимъ переѣздомъ черезъ море*, можно будетъ проѣхать изъ Тифлиса въ Шикарпуръ! При этомъ предполагается, что пассажирское движеніе черезъ Суэзъ въ значительной степени перейдетъ на открываемый путь, и путешествіе въ Индію сдѣлается доступнымъ всѣмъ. Кромѣ того, для 250 милл. индусовъ, которымъ религія не позволяетъ ѣздить изъ отечества по морю, откроется міръ путешествій, изслѣдованій, изученій. Россія же будетъ имѣть возможность получить изъ первыхъ рукъ индійскія произведенія и съ другой стороны—будто бы будетъ продавать свои хлѣбныя произведенія столь часто голодающему населенію Индіи...

Все это блистательныя предположенія, но, съ нашей точки зрѣнія, если 250 милл. индусовъ представляютъ массу народа, заслуживающую всякихъ заботъ, то 100 милл. русскаго населенія, періодически подвергающагося голодовкамъ, вслѣдствіе отсутствія путей сообщенія отъ мѣстъ потребленія къ изобилующимъ хлѣбомъ мѣстностямъ, заслуживаютъ еще болѣе заботъ и вниманія не только со стороны экономистовъ, но и со стороны стратеговъ, которымъ трудно будетъ вести войны, если русскій народъ не будетъ благоденствовать. А нельзя не считать великимъ бѣдствіемъ и разореніемъ для Россіи затрату милліоновъ на постройку, черезъ безводныя и непринадлежащія намъ земли, желѣзной дороги до Герата и Индіи, съ цѣлью сбыта русскаго хлѣба индусамъ, по дорогому тарифу, тогда какъ имѣется уже готовый, дешевый и болѣе короткій, чѣмъ для англичанъ, морской путь изъ южныхъ нашихъ портовъ черезъ Суэзскій каналъ. По этому дешевому пути дѣйствительно возможно будетъ возить нашъ хлѣбъ въ Индію, особенно если онъ будетъ составлять обратный грузъ для судовъ, привозящихъ индійскія произведенія въ наши порты. Но возить русскій хлѣбъ, который культивируется вдали отъ Каспійскаго Моря, *до* этого моря и *черезъ* это *море* къ Михайловскому заливу, затѣмъ везти его около 4,000 верстъ по желѣзной дорогѣ,—можно только съ цѣлью достигнуть искусственнаго голода въ Россіи, откуда увезутъ хлѣбъ, чтобы продавать его индійцамъ по цѣнѣ самаго голоднаго времени.

Не плѣняетъ насъ также перспектива открытія индусамъ цѣлаго міра путешествій, изслѣдованій, изученій! Эта забота всецѣло

относится къ обязанности англо-индійскаго правительства; намъ же приличнѣе заботиться о своихъ, напримѣръ, поморахъ сѣвера, которые не имѣютъ возможности дешево покупать русскій хлѣбъ и развивать свое рыболовство и мореходство, вслѣдствіе сильнаго давленія норвежцевъ. Впрочемъ, увлекаясь сочувствіемъ къ индусамъ и выгодами новаго пути, не слѣдуетъ забывать о томъ, что въ этотъ путь входитъ Каспійское Море, и, стало быть, міръ путешествій и проч. откроется для индусовъ не ранѣе постройки непрерывной дороги изъ Москвы до Тегерана. Но объ этой-то линіи крѣпче всего забываютъ поклонники кизыль-арватской линіи, ибо воспоминаніе о ней было бы смертнымъ приговоромъ великому пути отъ неудобнаго морского берега въ степь около Серакса!

Нельзя не порадоваться, что нынѣ признается стратегическая несообразность Оренбурга, но это признаніе со стороны русскихъ стратеговъ является слишкомъ поздно, когда Вязьма-Самара-Оренбургская линія вошла въ сѣть желѣзныхъ дорогъ и разоряетъ государственное казначейство приплатою гарантій! Въ виду этого, не слѣдовало бы создавать новаго Оренбурга при Михайловскомъ заливѣ; — пунктъ этотъ избранъ *временно* и неправильны усилія для *упроченія его навсегда*, ибо топографическое его положеніе и почвенныя условія не допускаютъ здѣсь существованія удобнаго города. Двухлѣтній опытъ истребленія громадныхъ массъ верблюдовъ и конскихъ транспортовъ указалъ, что обезпеченіе отряда продовольствіемъ возможно только при постройкѣ желѣзной дороги,—и затѣмъ обязанность стратеговъ состояла въ томъ, чтобы провѣрить расчеты, насколько желѣзная дорога будетъ вѣрнѣе и экономичнѣе верблюжьихъ и конскихъ транспортовъ. Въ виду временнаго значенія дороги, черезъ кусокъ безплодной степи, эту дорогу начали отъ наиболѣе вдающагося въ степь залива, не обращая вниманія на плохія его морскія качества, и самую дорогу проектировали узкоколейною. Никакихъ торговыхъ и политико-экономическихъ задачъ при этомъ выборѣ направленія и системы постройки въ виду не имѣлось, ибо преслѣдовалась только одна исключительная цѣль: *успѣшное покореніе Теке съ наименьшими расходами!* Когда же это покореніе окончилось, то очевидно лишь съ величайшими натяжками и тончайшими софизмами можно

пріурочивать направленіе желѣзной дороги отъ Михайловскаго залива до Кизылъ-Арвата,—къ удовлетворенію всѣхъ торговыхъ и политико-экономическихъ задачъ Россіи и гуманитарныхъ заботъ объ открытіи міра путешествій для 250 милл. индусовъ! Кто же объ этомъ и когда думалъ? Кому приходилось обсуждать это? Видимо, что здѣсь, какъ часто бываетъ у ученыхъ стратеговъ, предусмотрительность явилась заднимъ числомъ! Это прекрасныя стратегическія соображенія послѣ сраженія, даннаго случайно — и потому естественно, все что здѣсь говорится только *приписывается*, но не существуетъ въ дѣйствительности. Нельзя же въ самомъ дѣлѣ, добиваясь сокращенія до минимума расходовъ по постройкѣ дороги, — сдѣлать въ результатѣ выборъ наилучшей мѣстности для торговаго пути, такъ какъ на практикѣ всегда бываетъ на оборотъ: прежде выбираютъ удобную мѣстность, а потомъ не останавливаются передъ расходами для устройства торговаго пути, хотя бы при этомъ пришлось сверлить тонель въ 14 верстъ! Если дорога, строившаяся для подвозки провіанта въ Теке, оказалась полезною и послѣ покоренія для доставки товаровъ въ текинскій оазисъ и пограничныя съ нимъ персидскія области, то слѣдуетъ прежде всего хлопотать объ улучшеніи этого пути, поворотомъ его отъ Мулла-Кары на Красноводскъ, во избѣжаніе дорогой и неудобной перегрузки при доставкѣ товаровъ на баржахъ въ Михайловскій заливъ. Но доказывать, что именно отъ послѣдняго идетъ наилучшій путь въ Индію, — требуется слишкомъ много изобрѣтательности!

Повторяемъ, въ канцеляріи по планисферѣ можно передвигать товары, откуда и куда угодно, — но, въ дѣйствительности, товары всегда идутъ по ближайшей и наиболѣе удобной дорогѣ отъ мѣстъ производства до мѣстъ потребленія. Если Россія можетъ обмѣнивать свои фабрикаты на сырье Персіи и Средней-Азіи,—то путь для этой торговли, для этого обмѣна, долженъ начинается тамъ, гдѣ развита у насъ заводско-фабричная промышленность, а не въ Михайловскомъ заливѣ, до котораго изъ Средней и восточной части Россіи нельзя добраться въ полъ года. Товарамъ европейскимъ еще труднѣе добраться до Михайловскаго залива, ибо это требуетъ, прежде всего, чтобы наше правительство отказалось отъ покровительственной таможенной системы и разрѣ-

шило безпошлинный транзитъ для всѣхъ европейскихъ государствъ и по всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, противъ чего возстанетъ даже кавказская администрація, признававшая безпошлинный транзитъ черезъ Закавказье мѣстною особенностью края и необходимымъ условіемъ преуспѣянія здѣсь русской торговли. Точно также перевозка въ Европу сырья чрезъ Ахалъ-Теке, кромѣ таможенныхъ затрудненій, представляетъ столько неудобствъ, что говорить о конкурренціи этого пути съ Суэзскимъ каналомъ—значитъ обманывать себя мечтами.

Въ „Вѣстникѣ Европы" (1881 г.) исчисляются выгоды направить къ Кизылъ-Арватской желѣзной дорогѣ хивинскіе и бухарскіе грузы, идущіе нынѣ по Аму-Дарьѣ до ея устьевъ и далѣе на Усть-Уртъ и Оренбургъ, вмѣсто коего караваны могутъ идти на Ортакую, Игды и Кизылъ-Арватъ. При чемъ разстояніе между Хивою и Оренбургомъ 1,300 верстъ; мѣсячная плата за верблюда, нагруженнаго 15 пудами, 25 рублей; путь 43 дня; слѣд. за пудъ груза приходится платить слишкомъ 2½ рубля.

Разстояніе отъ Кизылъ-Арвата до Хивы 475 верстъ; путь требуетъ 15—16 дней; пудъ груза обойдется около рубля. Кромѣ того предполагается, что персидская торговля отъ Нишапура въ Астрабадъ *найдетъ удобнымъ повернуть* изъ Буджнурта къ Келету и затѣмъ долженъ образоваться новый караванный путь, отъ Кандагара на Гератъ, Сераксъ, Асхабадъ, Кизылъ-Арватъ...

Всѣ эти блистательныя предложенія оцѣниваются тѣмъ, что, довольствуясь ими, приходится желѣзнодорожное движеніе продолжать на верблюдахъ, что снизводитъ оное до караванной торговли, размѣръ коей ограничивается наличностью верблюдовъ. Это уже конечно не міровая торговля, о которой говорятъ намъ, предлагая продолженіе Кизылъ-Арватской линіи. А потому, вопреки военнымъ авторитетамъ, мы полагаемъ, что, если дорога, построенная для военныхъ дѣйствій въ Теке, случайно оказывается полезною и для движенія товарова,—то изъ этого было бы несообразностью сдѣлать выводъ, что такая случайная дорога служитъ наилучшимъ удовлетвореніемъ всѣхъ нашихъ торгово-экономическихъ интересовъ въ средней Азіи и Персіи, этихъ двухъ рынковъ для нашихъ мануфактуръ, рынковъ, коими мы еще не вла-

дѣемъ и помимо коихъ намъ нѣтъ разумнаго основанія пробираться въ Гератъ, Кандагаръ и Индію!..

Никто не можетъ отрицать, что наши торговые и политическіе интересы сосредоточиваются въ главныхъ центрахъ населенія и производительности Средней Азіи: въ Ферганѣ, Ташкентѣ, Туркестанѣ, Самаркандѣ, Бухарѣ, Хивѣ и проч.. Отъ всѣхъ этихъ пунктовъ Кизылъ-Арватскій путь лежитъ въ сторонѣ, и стало быть толковать о важномъ его значеніи для Средней Азіи нѣтъ ни малѣйшаго основанія—конечно *можно предписать*, чтобы караваны шли отъ всѣхъ мѣстъ къ Кизылъ-Арвату. Но это будетъ насиліе, а не торговля. Это будетъ повтореніе Оренбургской исторіи, но въ еще болѣе плачевномъ видѣ! Учреждать искуственное караванное движеніе между Араломъ, Аму Дарьей и Каспіемъ еще не значитъ удовлетворять торговымъ задачамъ Россіи въ Средней Азіи и, во всякомъ случаѣ, значитъ оставлять нашу торговлю въ томъ бѣдственномъ положеніи въ какомъ она прозябаетъ нынѣ. Кромѣ того несообразно ограничиваться Аму-Дарьей, когда главная часть Туркестанскаго Генералъ-Губернаторства расположена на Сыръ-Дарьѣ и далѣе на востокъ.

Объ эксплуатаціи этой, принадлежащей Россіи, части Средней Азіи не можетъ быть и рѣчи при постройкѣ Кизылъ-Арватской дороги и ея продолженія до предѣловъ Индіи!.. Спрашивается, какая же польза, и кому нужно дробить наши интересы въ Средней Азіи, раздѣляя торговлю Хивы и Бухары отъ торговли Ферганы и Туркестана? Во имя чего слѣдуетъ оставить безъ вниманія эксплуатацію собственныхъ земель и добиваться эксплуатаціи Герата и Кандагара, странъ нисколько не болѣе богатыхъ и производительныхъ, чѣмъ наши прилежащія къ нимъ владѣнія? У насъ во всей средней Азіи есть только *одинъ цѣльный русскій интересъ*, состоящій въ прогрессивно увеличивающемся сбытѣ заводско-фабричныхъ издѣлій и въ дешевой покупкѣ и доставкѣ сырья для нашихъ фабрикъ... Можетъ ли удовлетворить этому интересу дорога отъ Серакса къ Михайловскому заливу, при которой хлопокъ, даже купленный въ Хивѣ или Бухарѣ,—придется доставлять караванами до Кизылъ-Арвата; потомъ грузить на баржи на пустынномъ берегу Михайловскаго залива; доставлять до Красноводска, гдѣ перегружать на морскія суда, и отправлять на Астрахань, гдѣ новая

перегрузка на рѣчные суда, для доставки на одну изъ желѣзнодорожныхъ линій, примыкающихъ къ Волгѣ, для доставки въ Москву... Пять перегрузокъ, пять передачъ, пять взвѣшиваній, платежей и пр., и пр. И такія-то неустройства не мѣшаютъ нашимъ стратегамъ придавать значеніе міроваго торговаго пути случайной дорогѣ отъ Кизылъ-Арвата до Михайловскаго залива!.. И зачѣмъ, ради какихъ нравственныхъ или патріотическихъ стремленій требуется это, когда непрерывный желѣзнодорожный путь по плодоноснымъ, удобообитаемымъ землямъ, безъ всякихъ перегрузокъ, можетъ быть проложенъ по Прикаспійскому краю, съ большими преимуществами для Россіи, вытекающими изъ выгодъ ея политическаго и географическаго положенія? Мелкое самолюбіе и личные расчеты разныхъ предпринимателей—не должны заслонять государственныхъ интересовъ Россіи, и потому кизыль-арватскій путь пусть остается при своемъ значеніи! Если расходы по его эксплуатаціи и по погашенію капитала, затраченнаго въ постройку, могутъ быть покрыты сборами за перевозку по нёмъ грузовъ, — то разбирать его не слѣдуетъ, хотя онъ и построенъ только на время экспедиціи въ Теке.—Открытыя вдоль линіи нефтяныя богатства заставляютъ признать ее, какъ остроумно выразилъ инженеръ М. Л. Даниловъ, въ засѣданіи Кавказскаго отдѣленія русскаго техническаго общества,—„вовсе не такою безпутною, какою она кажется съ перваго взгляда“, но этимъ и исчерпывается все ее великое значеніе! Обратить ее въ великій торговый путь—нѣтъ фактическихъ основаній; считать ее за исполненіе задачи Петра Великаго—значитъ не понимать этой задачи, такъ какъ дорога эта можетъ только служить для торговли съ Персіей, куда мы имѣемъ болѣе дешевый путь черезъ Каспійское море, и для торговли съ ахалъ-текинскимъ оазисомъ, составляющимъ самую ничтожную часть нашего средне-азіятскаго рынка.

III.

Необходимость для Россіи линій Москва-Царицынъ-Петровскъ-Баку и вдоль Аму-Дарьи.

Изъ предшествовавшихъ фактовъ несоотвѣтственности построенныхъ на Кавказѣ желѣзнодорожныхъ линій,—вытекаетъ необходимость постройки въ бассейнѣ Каспія новыхъ линій, которыя удовлетворяли бы существующіе здѣсь интересы русской промышленности и торговли. Въ настоящемъ отдѣлѣ придется резюмировать уже высказанное и потому нельзя избѣжать повтореній.

Основной интересъ Россіи въ бассейнѣ Каспія, какъ это подробно изложено въ началѣ,—состоитъ въ прогрессивно увеличивающемся сбытѣ нашихъ заводско-фабричныхъ издѣлій и въ полученіи дешеваго сырья изъ прикаспійскихъ провинцій. Удобный, естественный, водяной путь по Волгѣ затруднителенъ лѣтомъ, вслѣдствіе недоступности устьевъ Волги, и безполезенъ зимою, вслѣдствіе замерзанія этой рѣки и сѣверной части Каспія. Ближайшая дорога изъ внутреннихъ губерній оканчивается въ Царицынѣ, т. е. на 480 верстъ не доходитъ до береговъ Каспія, доступъ по коимъ товаровъ совершенно прекращается зимою. Линія желѣзной дороги, выстроенной на сѣверномъ Кавказѣ отъ Ростова въ Владикавказъ, отстоитъ отъ Каспія на 300 верстъ и идетъ не къ заводскимъ и мануфактурнымъ нашимъ округамъ, а къ отпускному порту, куда дешево доставляются иностранные товары. Отъ Владикавказа до Москвы, черезъ Воронежъ и Рязань, 1801 верста, а черезъ Харьковъ 2521½ верстъ. Прибавляя сюда 200 верстъ, т. е. разстояніе отъ Владикавказа до Тифлиса, видно, что послѣдній городъ, признаваемый у насъ за оптовой складъ всѣхъ мануфактурныхъ товаровъ, отстоитъ отъ Москвы на 2001 и 2726½ верстъ, что, при тарифѣ въ 1/25, составитъ 80—108 коп. съ пуда, а при тарифѣ въ 1/12 отъ 1 руб. 60 до 2 руб. 16 коп. съ пуда; доставка же иностранныхъ товаровъ изъ Марселя въ Поти-Батумъ стоитъ 15—30 коп., а изъ Лондона отъ 25—50 коп. съ пуда. Изъ Поти и Батума, по Закавказской желѣзной дорогѣ, до Тифлиса 296 и 342 версты, что,

при одинаковомъ тарифѣ $^1/_{12}$ и $^1/_{25}$ съ пуда версты, потребуетъ отъ 11,9 до 13,6 коп. за пудъ товара. Цыфры эти краснорѣчиво свидѣтельствуютъ, что, при настоящемъ состояніи путей сообщенія, всѣ выгоды сбыта на закавказскомъ рынкѣ принадлежатъ иностраннымъ товарамъ, и что со стороны кавказской администраціи не только ничего не сдѣлано для доставленія русскимъ товарамъ возможности конкурировать съ иностранными, но даже практиковались мѣры, усиливающія преобладаніе иностранной торговли посредствомъ безпошлиннаго транзита. Закавказская желѣзная дорога при этомъ перестаетъ служить Россіи, но дѣлается главнымъ орудіемъ распространенія иностранной и устраненія русской торговли не только въ Закавказьѣ, но и въ Персіи и въ Средней Азіи. Правительство затратило такъ много средствъ на постройку желѣзныхъ дорогъ на Кавказѣ и за Кавказомъ, конечно, въ видахъ преуспѣянія Россіи, а не съ цѣлью развитія иностранной торговли. Послѣдній результатъ получился случайно, помимо воли, только вслѣдствіе недостаточно ясной оцѣнки русскихъ интересовъ въ бассейнѣ Каспія и по причинѣ канцелярскихъ соображеній нашихъ стратеговъ. А потому-то теперь, болѣе чѣмъ когда либо, важно выяснить тотъ вредъ, который нанесенъ русской промышленности и торговлѣ неправильнымъ начертаніемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ на Кавказѣ и за Кавказомъ. Съ этою цѣлью слѣдуетъ внимательно вникнуть въ политическія и торгово-экономическія задачи Россіи въ бассейнѣ Каспійскаго моря.

Уже 300 лѣтъ владѣетъ Россія Каспійскимъ моремъ и все это время преслѣдовала одну и ту же политическую задачу; именно: усиленіе своего вліянія въ странахъ, прилежащихъ къ Каспію. Но, вопреки повсемѣстно въ Европѣ существующему убѣжденію, получившему значеніе научной истины, для достиженія своихъ политическихъ цѣлей, Россія предпочитала *военныя дѣйствія*, а *не торговлю*, которая, создавая солидарность интересовъ, постепенно доводитъ болѣе слабыя государства до полной зависимости отъ государствъ болѣе сильныхъ. Военныя дѣйствія въ бассейнѣ Каспія Россія вела съ такою энергіею, что, такъ сказать, истребила здѣсь всѣхъ враговъ, обративъ всѣ прилежащія страны, за исключеніемъ Персіи, въ русскія провинціи. Самая Персія, съ ея 4 милл. шіитскимъ населеніемъ, тѣснимая Турціею, представляетъ вполнѣ дру-

жественную державу, ибо нѣтъ возможности допустить, чтобы Персія, позабывъ всѣ свои интересы, пошла бы войною на Россію; Россія же, съ своей стороны, болѣе чѣмъ кто либо заинтересована въ поддержаніи самостоятельности шіитской Персіи, которая одна представляетъ препятствіе къ соединенію подъ эгидою Турціи всѣхъ сунитовъ, заселяющихъ Кавказъ и всѣ наши среднеазіятскія владенія до границы Китая. Такимъ образомъ, въ бассейнѣ Каспія у насъ нѣтъ враговъ,—и Россія можетъ властвовать здѣсь безраздѣльно, не опасаясь интригъ Англіи и козней князя Бисмарка,—*но*, впрочемъ, *подъ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы она могла удовлетворять своею промышленностью и торговлей, всѣ возникающія потребности населенія, прилежащаго Каспійскому морю.* Если же Россія этого не сдѣлаетъ; если она не дастъ свободнаго и удобнаго притока русскихъ произведеній; если она не поможетъ прогрессивной закупкѣ всѣхъ излишковъ сырья для потребностей русскихъ фабрикъ и для сбыта избытка за границу,—то это вызоветъ притокъ англійскихъ и вообще европейскихъ товаровъ, и появленіе здѣсь иностранныхъ торговцевъ и иностранной торговли, которая съ теченіемъ времени создастъ здѣсь враждебные Россіи политическіе интересы, съ которыми придется уже считаться, и которые, если дадутъ имъ время упрочиться, — устранить будетъ не легко! Отсюда вытекаетъ *требованіе господства Россіи въ бассейнѣ Каспія,* т. е. Россія должна владѣть здѣсь всею торговлею, недопуская сбыта иностранныхъ товаровъ и вывоза сырья заграницу, иначе какъ чрезъ посредство русскихъ коммиссіонеровъ. Эта задача кажется неисполнимою, особливо при томъ взглядѣ, который установился въ высшихъ сферахъ на русскую торговлю и на недостатокъ предпріимчивости у русскаго купечества, что однако противорѣчитъ всѣмъ существующимъ фактамъ. Нельзя отрицать, что высшія стратегическія, политическія, экономическія и финансовыя соображенія нашихъ администраторовъ принесли много горя русской торговлѣ, создавая ей на каждомъ шагу препятствія, невыгоды и трудности, такъ что самое существованіе и видимое развитіе русской торговли служатъ лучшимъ доказательствомъ ея жизненности, а также энергіи и стойкости русскихъ торговыхъ дѣятелей. Едва ли англійская или американская торговля устояла бы и могла бы прогрессировать, еслибы ее поставили въ условія,

предоставленныя въ Россіи русской торговлѣ, которая совершенно лишена всѣхъ удобныхъ путей сообщенія, необходимыхъ для ея процвѣтанія; не имѣетъ ни портовыхъ городовъ, ни мореходства, ни торговыхъ рынковъ... Надо же когда нибудь дать ей все это, и для начала хотя у себя дома, въ бассейнѣ Каспія.

Въ этомъ бассейнѣ лежатъ для насъ три рынка: *закавказскій*, *среднеазіятскій* и *персидскій*, и каждый изъ нихъ, при сооруженіи сѣти желѣзныхъ дорогъ, искусственно разъединенъ съ Москвою и Нижнимъ Новгородомъ, т. е. какъ съ центромъ мануфактурной производительности и торговли, такъ и съ главнымъ оптовымъ складомъ всей заводской производительности Урала и сѣверовосточныхъ губерній Россіи. Развѣ мыслимо торговать на этихъ рынкахъ, когда до нихъ нельзя добраться? А потому соединеніе Москвы и Нижняго Новгорода, прямымъ путемъ, съ незамерзающими портами Каспія представляетъ первое условіе, ранѣе исполненія коего безполезно говорить о развитіи русской торговли въ бассейнѣ Каспійскаго моря! Первымъ портомъ, повременамъ заносимымъ льдомъ, представляется Петровскъ, а потому правильнѣе за первый не замерзающій портъ принять г. Баку, который, по морскимъ выгодамъ и географическому своему положенію, признавался за центръ Петромъ Великимъ. *Идтить къ Бакѣ,* писалъ онъ, 4 октября 1722 года, въ инструкціи генералу Матюшкину, *какъ наискорѣе и тщиться оный городъ съ Божіею помощію конечно достать, яко ключъ всего нашего дѣла въ сихъ краяхъ* [1]). *Но ключъ всего нашего дѣла,* при посредствѣ транзита, отданъ въ распоряженіе иностранной торговлѣ,—а потому и слѣдуетъ *съ Божіею помощію какъ наискорѣе* измѣнить такой вредный порядокъ вещей. Существующее зло устраняется, если построить прямую дорогу изъ Москвы на Царицынъ и Баку, и установить для иностранной торговли уравнительный тарифъ, какъ выше было исчислено, до 40 коп. съ пуда, что за перевозку отъ Поти до Баку потребуетъ для транзита увеличенія тарифа на $^1/_{20}$ коп. съ пудо-версты. Только такими мѣрами можно будетъ возвратить Россіи Баку — *ключъ всего нашего дѣла* въ Закавказьѣ и Персіи.

---

[1]) О значеніи Прикаспійской дороги для Россіи. Ю. П. Проценко. Засѣданіе Кавказскаго Отдѣл. Русскаго Техническаго Общества, 13 января 1879 года.

Не слѣдуетъ однако увлекаться, но надлежитъ помнить, что прямая желѣзная дорога изъ Москвы въ Баку только приведетъ русскую торговлю на берегъ Каспійскаго моря, и затѣмъ для эксплуатаціи каждаго изъ рынковъ нужны особые пути.

На Закавказскомъ рынкѣ путь для его эксплуатаціи уже построенъ въ видѣ непрерывной желѣзной дороги отъ Баку къ Поти съ вѣтвью на Батумъ и съ ожидаемыми вѣтвями на Сухумъ и Карсъ.—Прорѣзывая Кавказскій перешеекъ отъ моря до моря Закавказская желѣзная дорога, естественнымъ порядкомъ, произведетъ раздѣленіе грузовъ между Чернымъ и Каспійскимъ морями, и строить еще какія либо линіи въ Закавказьѣ для русской торговли и промышленности не нужно.

Владѣя Баку въ томъ смыслѣ, что русскіе товары будутъ въ состояніи конкурировать здѣсь съ иностранными,—наша торговля получитъ преобладающее значеніе въ Персіи. Но владѣнія однимъ Баку недостаточно, такъ какъ отсюда наши товары достигнутъ только морского берега, но весьма трудно будутъ распространяться внутри страны, вслѣдствіе совершеннаго отсутствія въ Персіи путей сообщенія. Поэтому Россія въ бассейнѣ Каспія вынуждена будетъ стоять на высотѣ своей роли европейскаго государства, и, подобно примѣру дружественной намъ Германіи, обязана достигнуть, въ сосѣднемъ государствѣ, постройки такихъ желѣзнодорожныхъ линій, которыя служили бы для дешеваго сбыта сырья въ Россію и для дешевой доставки русскихъ мануфактуръ въ обмѣнъ за сырье. Такими линіями надо считать, *во-первыхъ*, предложенную г. Зейдлицемъ вѣтвь отъ Астары до Тавриза, длиною 250 верстъ, которая совершенно упраздняетъ значеніе для Россіи—столько стоившей нашему правительству, вредной для торговли Тифлисъ—Джульфа или всякой другой линіи, которая имѣла бы цѣлію повернуть торговое движеніе Персіи къ Черному морю. *Второю* будетъ уже задуманная персидскимъ правительствомъ отъ Тегерана въ囲囲囲囲Решть.—Рештъ, черезъ Астару и Аджикабулъ, долженъ быть соединенъ съ Баку и далѣе непрерывно съ Москвой.—Въ случаѣ же постройки въ будущемъ непрерывной желѣзной дороги по проекту г. Роулинсона изъ Скутари на Тегеранъ, Гератъ и Кандагаръ, мы можемъ построить линіи Шахрудъ-Астрабадъ и отъ Мешхеда или Нишапура черезъ Асхабадъ до Красноводска, если наши стратеги усту-

пять очевидности и бросять Михайловскій заливъ, повернувъ существующую липію отъ Мулла-Кары къ Красноводску. — Не сомнѣваемся, что весьма второстепенное значеніе, придаваемое нами этой дорогѣ,—можетъ оскорбить нашихъ стратеговъ, которые неожиданно наткнулись на міровой путь въ пустомъ пространствѣ. Но если они, какъ слѣдуетъ людямъ науки, пожелаютъ обсудить вопросъ безпристрастно, съ точки зрѣнія здраваго смысла, который полагается въ основу всѣхъ стратегическихъ соображеній—то они сами убѣдятся, что пропагандируемый ими случайный путь можетъ быть одною изъ вѣтвей непрерывнаго пути въ Индію, но быть таковымъ путемъ не можетъ, ибо пересѣкается Каспійскимъ моремъ, постройка черезъ который моста не входила даже въ мечтанія Гоголевскаго Манилова.

Дорога, которая можетъ удовлетворять всѣ интересы русской торговли въ Средней Азіи, въ томъ числѣ и Закаспійской области, которая нынѣ причислена къ Кавказскому намѣстничеству,—очевидно должна состоять въ фактической связи съ великимъ внутреннимъ водянымъ путемъ, т. е. съ р. Волгою. — Дешевая перевозка сырья возможна только при дешевомъ водяномъ пути, а потому началомъ пути въ Среднюю Азію со стороны Каспія долженъ быть наилучшій естественный портъ *Красноводскъ*, занятый нами вслѣдствіе особаго ходатайства Общества содѣйствія русской промышленности и торговли, какъ это можно видѣть изъ преній, происходившихъ въ семъ Обществѣ и напечатанныхъ въ 1869 году подъ заглавіемъ *Матеріалы по вопросу о торговыхъ путяхъ въ Среднюю Азію*. Въ преніяхъ, кромѣ членовъ Общества, учавствовали такіе авторитеты, какъ генералъ Хрулевъ, адмиралъ Ивашинцевъ, гг. Краевскій, Глуховской и даже ташкентскій купецъ Келлеръ. Этими преніями, а еще болѣе трудами Общества въ 1873 году, — вполнѣ выяснено все преимущество торговаго пути отъ Красноводска въ Среднюю Азію, причемъ исчислено, что постройкою сѣти желѣзныхъ дорогъ въ 1775 верстъ длиною, т. е. немного больше длиною чѣмъ безполезная Вязьма-Оренбургская линія, могутъ быть соединены съ Красноводскомъ всѣ главные центры населенія и производительности Средней Азіи. Постройка такой сѣти не представляется предпріятіемъ невозможнымъ, *во-первыхъ*, въ виду постройки и эксплоатаціи Кизылъ-Арватской линіи, а *во-*

вторыхъ, въ виду того, что для Кавказа, имѣющаго такое же значеніе какъ и Туркестанъ, уже выстроена сѣть желѣзныхъ дорогъ (802+602+113) въ 1557, которая, съ постройкою ожидаемой новороссійской линіи, много превзойдетъ длину желѣзнодорожной сѣти, потребной для эксплоатаціи всего среднеазіятскаго рынка и для удовлетворенія всѣхъ военныхъ, политическихъ и политико-экономическихъ задачъ Россіи въ Средней Азіи.—Интересы же эти не менѣе важны чѣмъ на Кавказѣ, а послѣднія изслѣдованія Узбоя — устраняютъ всякое сомнѣніе въ возможности поворота Аму отъ самаго Чарджуя, о обращеніи сей рѣки *поки въ старый токъ*, т. е. направленіе въ восточную оконечность Балханскаго залива. Но каждому жителю южныхъ странъ понятно, что устройство судоходства по Аму, послѣ поворота ея въ Каспій, было бы крупною политико-экономическою ошибкою. Прѣсная вода въ плодоносной, но безводной степи представляетъ слишкомъ большую цѣнность, и было бы грѣшно воспользоваться только механическою ея способностью подымать суда, нагруженнныя товарами. Лучшее употребленіе изъ прѣсной воды, протекающей въ степи, это оросить ею всю полосу земли, прилегающую къ будущему теченію Аму-Дарьи отъ Чарджуя до Балханскаго залива, и, получивъ милліоны десятинъ плодоносной земли, употребить послѣднюю для культуры хлопка, шелку, риса, кунжута и проч.... произведеній, привозимыхъ нынѣ изъ Египта и Индіи.—Проложивъ вдоль этого оазиса, созданнаго нашими усиліями, желѣзную дорогу, мы, никого не угнетая и не раззоряя, пріобрѣли бы новую Индію, которая лежала бы къ русскимъ фабрикамъ на 3000 верстъ ближе англійской Индіи; которая удовлетворяла бы всѣ наши потребности въ дешевомъ сырьѣ,—чѣмъ обусловливается успѣшная конкурренція русскихъ товаровъ съ иностранными въ самой Россіи, на внутреннихъ нашихъ рынкахъ, нынѣ заваленныхъ иностранными товарами, несмотря на высокій покровительственный тарифъ, золотыя пошлины и низкій курсъ русскаго кредитнаго рубля. Только достигнувъ этой цѣли мы можемъ не бояться иностраннаго транзита и имѣемъ право думать о конкурренціи съ Европой,—стало быть получимъ право составлять проекты желѣзныхъ дорогъ въ Индію. — Но такое развитіе нашихъ фабрикъ и удешевленіе русскихъ фабрикатовъ—возможно только въ такомъ случаѣ, *если мы*

съумѣемъ воспользоваться поворотомъ Аму въ собственныхъ русскихъ интересахъ, не сбивая себя съ толку широковѣщательными толками о міровомъ торговомъ пути по чужимъ землямъ и для чужихъ людей; о братствѣ народовъ, о свободѣ торговли и пр. и пр. Надо ясно сознать ту простую истину, что все, что̀ сдѣлаетъ Россія для своего собственнаго благосостоянія и развитія, — все это составитъ пріобрѣтеніе для всего человѣчества; а все что потеряетъ Россія, поступаясь собственными своими выгодами, раззоряясь для другихъ,—все это представитъ реальную потерю въ общечеловѣческой жизни. На этомъ основаніи, если нужно строить на русскія деньги желѣзную дорогу въ Индію—то слѣдуетъ строить ее въ интересахъ Россіи, а потому и начать прежде всего линію изъ Москвы до Каспійскаго бассейна и Персіи, гдѣ у насъ есть много реальныхъ торговыхъ, военныхъ и политическихъ интересовъ, по удовлетвореніи коихъ мы можемъ продолжать линію отъ Тегерана къ Герату и Кандагару. Но если при этомъ оказывается, что линія отъ Красноводска въ Туркестанское генералъ-губернаторство принесетъ неизмѣримо болѣе пользы — для сохраненія войскъ, для удешевленія ихъ снабженій въ Туркестанѣ; принесетъ неизмѣримо болѣе пользы для благосостоянія и культуры покоренныхъ нами средне-азіятскихъ народовъ; усилитъ ихъ сближеніе съ Россіей; обезпечитъ довольствіе русскихъ фабрикъ дешевымъ сырьемъ и понизитъ цѣну русскихъ мануфактурныхъ произведеній, увеличитъ русскую торговлю и подниметъ всю заводско-фабричную нашу промышленность, гарантируя прогрессивный сбытъ ея произведеніемъ,—то спрашивается: зачѣмъ же намъ строить дорогу въ Гератъ, Кандагаръ и Индію? Зачѣмъ вызывать на борьбу Англію и пр. и пр... Подкапываніе чужихъ интересовъ ведетъ къ дипломатическимъ интригамъ, къ противодѣйствію и, въ концѣ концевъ, къ вооруженному столкновенію, къ истребленію людей и капиталовъ! Это не мѣшаетъ помнить всѣмъ, кто проповѣдуетъ для Россіи необходимость противодѣйствовать Англіи; необходимость держать ее подъ страхомъ отложенія Индіи и проч... Не лучше ли вмѣсто международнаго раззоренія мирно достигать собственнаго обогащенія, избирая для сего тѣ пути, которыми никому и никакого зла не приносится? Россія такъ счастливо поставлена въ настоящее время что она можетъ всецѣло предаваться

своему внутреннему развитію; можетъ устраниться отъ всѣхъ жгучихъ европейскихъ вопросовъ, въ родѣ завоеванія Туниса или Египта,—и заняться тѣми жгучими вопросами своего экономическаго преуспѣянія, безъ которыхъ наша внутренняя производительность падаетъ, уменьшая средства существованія всѣхъ, одновремено съ дороговизною жизни для каждаго. Устранить это можно только исправленіемъ сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ, постройкою новыхъ линій въ интересахъ нашего собственнаго благосостоянія, а въ числѣ такихъ линій прямая дорога изъ Москвы черезъ Царицынъ въ Баку—занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ. Открывая дли русской торговли весь бассейнъ Каспія въ теченіе круглаго года, т. е. удвоивая время торговаго оборота, она пріобрѣтаетъ тѣмъ великое значеніе, не принимая даже во вниманіе всѣхъ будущихъ шансовъ, но оставаясь при настоящемъ положеніи вещей,— именно при увеличеніи вдвое времени торговыхъ оборотовъ на Каспіѣ, открытіи для русской торговли Закавказья и парализованіе вреднаго вліянія закавказской желѣзной дороги на русскую торговлю въ Персіи... Не увлекаясь широкими перспективами будущаго, и воспоминая энергическія дѣйствія англичанъ въ Египтѣ, для окончанія моего доклада, я могу повторить тоже самое что напечаталъ 10 лѣтъ тому назадъ въ докладѣ Обществу содѣйствія промышленности и торговли *о путяхъ для торговли Россіи съ Азіей,* именно повторить тѣ замѣчательныя слова Петра Великаго, которыя изображены въ Указѣ данномъ имъ Правительствующему Сенату, 8 апрѣля 1711 года:

„Надлежитъ трудиться и все своевременно изготовлять, понеже промедленіе времени—смерти невозвратной подобно...»

Н. Шавровъ.

2-го іюля 1882 года.

Кутаисъ.


2007110149